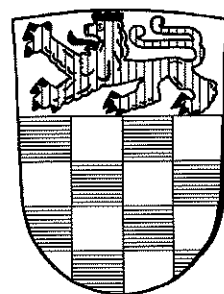


STADT SANKT AUGUSTIN



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigelegt.

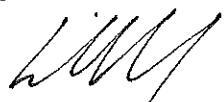
Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Dem Fragesteller / Der Fragestellerin wird das Recht eingeräumt, die schriftlich eingereichte Frage auch mündlich verlesen zu können. Außerdem besteht das Recht jeweils eine auch in Teilen aufgegliederte Zusatzfrage zu stellen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen muss.

Sankt Augustin, den 14.04.2022

Mit freundlichen Grüßen


Thomas Pätzold
Vorsitzender

ges. Bürgermeister


Dr. Max Leitterstorf

Hinweis zur Corona-Situation:

Wegen der hohen Infektionszahlen besteht weiterhin während der gesamten Sitzung für alle Teilnehmenden, auch am Platz, Maskenpflicht (mindestens eine medizinische Maske, FFP2-Masken werden auf Nachfrage zur Verfügung gestellt).

8. Sitzung des Ausschusses für Mobilität

Sitzungsort Technisches Rathaus, Sitzungssaal 4.15, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin				
Datum 28.04.2022	☒ öffentliche Sitzung	Uhrzeit 18:00 Uhr	☒ nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit anschließend

EINLADUNG

Tagesordnung **Öffentlicher Teil**

- 1 **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 2 **Verpflichtung sachkundiger Bürger**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 3 **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 09.02.2022**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 4 **Bericht über den Stand der Ausführung der in den öffentlichen Sitzung ab 2021 gefassten Beschlüsse**
Seite: 5 Berichterstatter: Dez. IV
- 5 22/0174 **Verkehrssituation im Zedernweg und Holzweg**
Seite: 13 Berichterstatter: Dez. IV
- 5.1.1 22/0132 **Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit im Zedernweg und Holzweg**
CDU-Fraktion
Seite: 65 Berichterstatter: Dez. I
- 6 22/0179 **Mobilitätskonzept**
Seite: 68 Berichterstatter: Dez. IV
- 7 22/0175 **Angebotsausbau Buslinien 508 und 527**
Seite: 73 Berichterstatter: Dez. IV
- 8 22/0120 **Umlaufsperrn an Radverkehrsanlagen; Bericht der Verwaltung**
Seite: 77 Berichterstatter: Dez. I
- 9 22/0171 **Umsetzung von Bordsteinabsenkungen in Sankt Augustin**
Seite: 87 Berichterstatter: Dez. IV
- 10 22/0176 **Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen**

Seite: 107 Berichterstatter: Dez. IV

11 22/0177 **RSVG-Bike Fahrradverleihsystem**
Seite: 111 Berichterstatter: Dez. IV

12 22/0178 **E-Leihroller**
Seite: 114 Berichterstatter: Dez. IV

13 **Anträge der Fraktionen**
Seite: Berichterstatter/in:

13.1.1 22/0068 Gesamtkonzept für eine Aufwertung des Siegtal-Weges im Stadt-
gebiet Sankt Augustin
SPD-Fraktion – Fraktion Bündnis90/Die Grünen – FDP-Fraktion
Seite: 116 Berichterstatter/in: Dez. IV

13.1.2 22/0122 Sicherheit des Verkehrs im Bereich der Zufahrten zum / Abfahrt
vom "Adentes-Gelände" verbessern
Fraktion Aufbruch
Seite: 119 Berichterstatter: Dez. IV

13.1.3 22/0189 Markierung von Radverkehrsführungen
SPD-Fraktion – Fraktion Bündnis90/Die Grünen – FDP-Fraktion
Seite: 121 Berichterstatter: Dez. I

13.1.4 22/0190 Verkehrssicherheit; hier: Befestigung von Fußwegen
SPD-Fraktion – Fraktion Bündnis90/Die Grünen – FDP-Fraktion
Seite: 123 Berichterstatter: Dez. IV

14 **Anfragen und Mitteilungen**
Seite: Berichterstatter/in:

14.1 Anfragen
Berichterstatter/in:

14.2 Mitteilungen

Berichterstatter/in:

Mobilitätsausschuss des Rates der Stadt Sankt Augustin

Sachstände ab 2021

- Öffentliche Beschlüsse -

<u>Themenblock/Sitzungsdaten/DS-Nrn.</u>	<u>Sachstand</u>
Radpendlerrouten 16.3.21 21/0109 21/0068 21/0133	Mit der notwendigen Artenschutzuntersuchung für den Abschnitt K 2 bis L 143 wurde rechtzeitig vor Beginn der Vogelbrutzeit begonnen.
Belastung Pleistalstraße 16.3.21 20/0413 21/0083 21/0134	Beschlussempfehlung an den Rat Für die Ratssitzung am 3.11.2021 gab es nach erfolgter Anhörung der Fachbehörden eine Vorlage der Verwaltung. Nach erfolgtem Ratsbeschluss am 3.11.21 wurde die Verkehrsverordnung am 23.11.21 an den Landesbetrieb Straßen NRW übermittelt. Stand 19.1.2022: Kein neuer Sachstand: In nächster Zeit erfolgt eine Nachfrage beim Landesbetrieb zum Stand der Umsetzung. Die Verkehrsverordnung wurde durch das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises mit Schreiben vom 15.02.22 beanstandet und aufgehoben. Die Fraktionen wurden diesbezüglich bereits informiert.
Schnellladepark	Dieses Jahr wird ein Konzept zur Ladeinfrastruktur für

16.3.21 21/0027	Elektroautos in Sankt Augustin erstellt. Im Rahmen der Konzepterstellung wird auch die Möglichkeit/Sinnhaftigkeit eines Schnelladeparks für Sankt Augustin geprüft.
Poller Burgstraße 16.3.21 + 17.6.21 21/0038 21/0137	Erfledigt (vgl. Radabstellanlagen Burgstraße)
Umlaufsperrren an Radverkehrsanlagen 16.3.21 21/0069 28.4.22 21/0120	Im Rahmen der Außendiensttätigkeiten des FD 1/10 erfolgt im Rahmen der Vorhandenen Ressourcen die Bestandsaufnahme. Kapazitäten für weitergehende Prüfungen bestehen derzeit nicht. Für die Sitzung des MobIA am 28.4.22 ist ein erster Sachstandsbericht geplant. Siehe DS.-Nr. 22/0120, Sitzung am 28.4.22
Richthofenstraße 16.3.21 17.6.21 11.11.21 21/0077 21/0469	Es steht für Freitag, den 08.04.2022 ein weiteres Gespräch per Video-Konferenz zwischen I, IV, FB 7 und der BIMA an. Dabei soll eine Klärung zu dem aufzustellenden Vertrag zur Übernahme der Richthofenstraße erfolgen.
Alternierendes Parken „In der Holle“ 17.6.21 21/0189	Die Verkehrsanordnung wurde am 28.9.21 dem Bauhof zur Umsetzung zugeleitet. Das Angebot wird in der 3. KW 2022 beauftragt. Die Umsetzung erfolgt witterungsabhängig.

	Der Beschluss wurde ausgeführt. Die Markierung ist erfolgt.
Vorstellung Straßenplanung Uhländstraße 17.6.21 9.2.22 21/0252 21/0252/1	Der Planungsbeschluss zum Ausbau der Uhländstraße erfolgte am 09.02.2022 im Mobilitätsausschuss. Die weitere Ausführungsplanung wird derzeit durchgeführt. Der Ausbau ist dann für 2023 geplant.
Radabstellanlagen Burgstraße 17.6.21 21/0137	Die für den speziellen Einsatzzweck ausgewählten Fahrradständer wurden im Februar installiert. Erledigt.
Spielstraße Am Mühlengraben 17.6.21 9.2.22 21/0118 21/0559	Die Straße Am Mühlengraben ist bislang mit einem provisorischen Belag aus Asphalt ausgebaut. Dieser Belag ist altersbedingt deutlich marode, so dass eine Markierung von Stellplätzen als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme nicht mehr in Betracht kommt. Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkte ist es daher angebracht, den erstmaligen Ausbau der Straße im Haushalt einzuplanen, so dass ein fachgerechter Ausbau sichergestellt werden kann. Im Zuge der weiteren Straßenplanung können dann verkehrsberuhigende Elemente geprüft werden.
Konzept gegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in verkehrsberuhigten Bereichen 17.6.21 11.11.21	Das Konzept wurde in der Sitzung am 11.11.21 zur Kenntnis genommen. Es wird entsprechend des Konzepts verfahren.

21/0187 21/0428		
A59-Brücke mit Rad- und Fußweg 17.6.21 21/0264	Ein entsprechendes gemeinsames Schreiben der Bürgermeister von Sankt Augustin und Troisdorf wurde an die Autobahn GmbH geschickt und der Politik zur Kenntnis gebracht. Eine Reaktion der Autobahn GmbH steht noch aus.	
Korridorstudie 17.6.21 14.9.21 11.11.21 21/0333 21/0452	Geänderter Beschlussvorschlag am 11.11.21: „Der Ausschuss für Mobilität beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit dem Rhein-Sieg-Kreis eine Auftragserweiterung zur „Korridorstudie Linie 66 Sankt Augustin“ mit den nachfolgend dargestellten und den von den Fraktionen bis 17.11.2021 nachgereichten Inhalten zu beauftragen.“ In Bearbeitung.	
Narzissenweg 17.6.21 14.9.21 11.11.21 3.2.22 21/0251 21/0287 21/0449 21/0449/1 21/0449/2	Der Beschluss zur Verfüllung der Unterführung und der Auftrag zur baufachlichen Prüfung eines barrierefreien ebenerdigen Übergang erfolgte in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 02.03.2022. Die weiteren Ingenieurleistungen sollen jetzt beauftragt werden. Dazu ist vorher der Beschluss zur Einleitung eines Vergabeverfahrens für die Ingenieurleistungen erforderlich, der in der Sitzung des Gebäude- und Bewirtschaftungsausschusses am 07.04.2022 erfolgen.	
Pilotprojekt zur Einführung von E-Leihrollern in Sankt	Umsetzungszeitraum 1.10.21 – 30.6.22;	

Augustin 21.9.21 21/0367 28.4.22 22/0178	Das Pilotprojekt wurde am 1.10.21 gestartet (mit Pressegespräch und Fahrsicherheitstraining für Bürger) Erneuter Bericht in der Sitzung am 28.4.22
B56-Brücke für den Radverkehr nutzbar machen – Bürgerantrag 11.11.21 21/0344	Die Verwaltung wurde beauftragt, sich mit der Stadt Siegburg abzustimmen und ein entsprechendes Projekt auf den Weg zu bringen, um die Nutzbarkeit der Brücke herzustellen. Die Verwaltung hat sich beschlussgemäß mit der Stadt Siegburg abgestimmt: Die Herstellung eines befahrbaren Anschlusses ist auf Siegburger Seite nur längerfristig möglich, so dass eine baldige Realisierung dieser Verbindung nicht möglich ist.
Anbringung von Warnschildern und Straßenmarkierungen auf der Siegstraße Menden in Höhe des Feuerwehrgerätehauses 11.11.21 21/0391	Die Verkehrsordnung wurde am 17.11.21 an den Landesbetrieb Straßen NRW übermittelt. Die Verkehrsordnung wurde – bis auf die Versetzung des Vorwegweisers – umgesetzt.
Ampelschaltung L121/Im Mittelfeld / A 560-Ausfahrt aus Fahrtrichtung Hennef 11.11.21 21/0450	Es wird beschlussgemäß verfahren.
Verkehrswidriges Parken von LKW auf der Straße „Im Mittelfeld“ Sankt Augustin-Buisdorf 11.11.21	Zwischen FB 1 und FB 7 ist in 11/2021 eine Abstimmung dahingehend erfolgt, dass mittels Sperrposten dem verkehrswidrigen Parken begegnet werden soll.

21/0519		Darüber hinaus wurde FD 770 in 11/2021 eine Verkehrsanordnung zum Austausch des VZ 283 erteilt. Das Material ist bereits bestellt. Nach Lieferung erfolgt die Umsetzung durch eigenes Personal.
Umbau der Ortsdurchfahrt Niederpleis voranbringen! 11.11.21 21/0519		Das Ingenieurbüro wird in Kürze mit den Leistungsphasen 2 und 3 (nach HOAI) beauftragt und die Arbeit aufnehmen. Nach der Sommerpause soll eine Bürgerinformationsveranstaltung zur Umbaumaßnahme durchgeführt werden.
Sachstand Betriebliches Mobilitätsmanagement Parkraumbewirtschaftung 9.2.22 22/0038		Eine Vorlage ist für die Sitzung am 23.08.22 vorgesehen.
Anbindung der Bushaltestelle Meindorf Wasserwerke für Fußgänger*innen verbessern 9.2.22 22/0063		Eine Umsetzung im Zuge der Kanalsanierung in Meindorf ist nicht möglich, da es sich um unterschiedliche Gewerke (geschlossene Kanalsanierung) handelt. Die Maßnahme wird auf den Projektplan aufgenommen.
Weitere Zebrastreifen für die Burgstraße in Sankt Augustin – Menden 2.3.22 21/0466		Vor dem Hintergrund der bestehenden Arbeitsbelastung und Stellenvakanzen im Verkehrsbereich konnte die Prüfung noch nicht in Angriff genommen werden
Ausweitung des Parkverbots auf den Kurvenbereich der		In Bearbeitung

- 10 -

Siegstraße 2.3.22 22/0062	Kurzfristige verkehrsberuhigte Maßnahmen auf der L 16 in der Ortslage Meindorf 2.3.22 22/0067	Für die den FB 1 betreffenden Punkt 2 ist die Prüfung abgeschlossen: Eine Aufbringung einer Markierung zur Verdeutlichung der Geschwindigkeitsbegrenzung scheidet aus, da die Geschwindigkeitsbegrenzung nur temporär während der Schulzeiten / Kita-Zeiten besteht. Eine erneute Prüfung kann erfolgen, wenn auf Grundlage der Lärmberechnung gem. Ziffer 1 des Beschlussvorschlages eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 in Betracht kommt. Punkt 1, 3 + 4: In Bearbeitung
Öffnung EnBW-Schnelladesäulen außerhalb der Öffnungszeiten des Hellweg-Baufachmarktes 2.3.22 22/0061		Am 07.04. fand ein Telefonat zwischen der Stadtverwaltung um dem Geschäftsführer des Hellweg Baumarktes in Sankt Augustin statt. Grundsätzlich steht er einer Öffnung des Parkplatzes (und somit der Nutzung der Schnelladesäule) auch außerhalb der Öffnungszeiten positiv gegenüber. Allerdings sieht er noch Probleme bei der Sicherheit von Waren, die auf dem Parkplatz lagern, als auch mit Vandalismus und Vermüllung, welche zu befürchten ist, wenn der Parkplatz dauerhaft geöffnet ist.
Einrichtung von Fußgängerüberwegen auf der von-Galen-Straße, Menden 2.3.22		Vor dem Hintergrund der bestehenden Arbeitsbelastung und Stellenvakanz im Verkehrssachgebiet konnte die Prüfung noch nicht in Angriff genommen werden

22/0064	
Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen 2.3.22 22/0065	Es wird beschlussgemäß verfahren.

Stand Sitzung 2.3.22

Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: 22/0174

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Verkehrssituation im Zedernweg und Holzweg

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Entsprechend der Aufträge des damaligen Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss hat die Verwaltung die Verkehrssituation im Holzweg und Zedernweg untersucht und die Ausführung der Neubepflanzung im Zedernweg überprüft. Mit einem Bürgerbrief wurden die Anwohnerinnen und Anwohner im Mai 2021 über die Ergebnisse informiert. In einer Bürgerinformationsveranstaltung, die „coronabedingt“ erst am 09.12.2021 stattfinden konnte, wurden die Ergebnisse nochmals detailliert vorgestellt. Die anschließend vor Ort und per Videozuschaltung gestellten Fragen wurden zur ausführlichen schriftlichen Beantwortung notiert.

Das Dokument mit den ausführlichen schriftlichen Antworten und Stellungnahmen der Verwaltung ist als Anlage dieser Vorlage angefügt. Ebenfalls angefügt sind der Bürgerbrief und die Präsentation aus der Bürgerinformationsveranstaltung, die Bestandteil des Dokumentes sind.

Unabhängig von dieser Vorlage geht das Dokument mit den dazugehörigen Anlagen unmittelbar an die angemeldeten Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerinformationsveranstaltung (vor Ort und online) sowie an den hierfür üblichen „Politikverteiler“.

Die Ausführungen der Stadtverwaltung zur Frage von Pollern (handbetrieben wie auch fernbedient etc.) im Holzweg und im Zedernweg schließen auch explizit die konkreten Vorschläge aus dem am 11. April eingegangenen Bürgerantrag gemäß § 24 GO NRW „Durchfahrtssperren im Zedernweg/Holzweg“ ein. Dieser Antrag wird formell im Unterausschuss für Bürgerangelegenheiten im Juni thematisiert.



Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlagen:

- Anlage 1- - Antworten/Stellungnahmen der Verwaltung
- Anlage 2 - Bürgerbrief
- Anlage 3 - Präsentation

An

- angemeldete Teilnehmerinnen und Teilnehmer der u. a. Veranstaltung (im Technischen Rathaus und per Videokonferenz)
- Verteiler „Politik“

Protokollnotizen

Bürgerinfo Bepflanzung/Verkehrssituation Holzweg/Zedernweg am 09.12.2021 und Antworten/Stellungnahmen der Verwaltung

Der Technische Beigeordnete Rainer Gleß begrüßt die Anwesenden sowie die (über Zoom) Zugeschalteten. Nach einer kurzen Einführung übergibt Herr Gleß für eine PowerPoint-Präsentation an die Herren Kalle (Verkehrsplanung) und Kegel (Grünplanung). Die mit einem Bürgerinformationsbrief (Anlage) im Frühjahr 2021 an die Anwohnerinnen und Anwohner verteilten kompakten Informationen werden in der Präsentation nochmals detailliert und aktualisiert dargestellt (Präsentation anliegend).

Die anschließenden Fragestellungen des Publikums wurden gesammelt, als Protokollnotiz zusammengefasst und dem o. a. Verteiler zugestellt.

Nachfolgend sind die Fragestellungen nochmals abgedruckt und die ausführlichen schriftlichen Antworten/Stellungnahmen der Verwaltung den Fragen unmittelbar zugeordnet.

Hinweis: Adressangaben der Redner sind ausschließlich dann vermerkt, wenn sie von diesen selber im Redebeitrag zur Erläuterung genannt wurden.

1. Frage/Äußerung von: Herrn Henze:

Herr Henze legt dar, dass ihm zum Zeitpunkt seines Immobilienerwerbs 1982 eine Planung mit abgebundenen Zedernweg vorgelegt worden sei. Eine Bürgerinitiative habe schließlich die verkehrsberuhigte Gestaltung sowie die Beschilderung des Zedernweg mit Z 260 plus Z 1020-30 StVO erreicht.

Laut Angabe von Herrn Henze sind auf dem Zedernweg 60 % des Autoverkehrs Durchgangsverkehr zwischen Eibenweg und Hennefer Straße, 30 % Verkehr zum Pleiser Dreieck und 10 % „Anlieger“.

Herr Henze äußert, gemäß StVO dürfe der Zedernweg nicht wie beschildert befahren werden.

Er fordert als „Bürgerantrag“ Maßnahmen zur nachhaltigen Unterbindung von Durchgangsverkehr.

Bezüglich der Zählungen bittet Herr Henze um Information, ob diese während des Corona-Lockdown erfolgt ist. Eine entsprechende Überprüfung hat die Verwaltung zugesagt.

Er möchte versenkbare Poller (wg. Feuerwehr) als Netzsperrung und eine Ausweisung der (nicht benutzungspflichtigen) Radwege als Gehweg, „Radfahrer frei“ (Z 239 plus Z 1022-10 StVO).

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Die nach Angaben von Herrn Henze 1982 vorgelegte und vom heutigen Zustand abweichende Planung kann nicht mehr Grundlage der heutigen Betrachtung sein: Planung unterliegt einem ständigem Wandel in Anpassung an aktuelle Verhältnisse. Sämtliche zwischenzeitlichen Änderungen sind im vorgegebenen rechtlichen Rahmen erfolgt. Ein Rechtsanspruch auf dauerhaft unveränderten Fortbestand eines bestimmten Planungszustandes besteht nicht.
- Der Zedernweg darf wie beschildert auch befahren werden. Die jeweils als eine zusammenhängende Einheit beschilderten „Anlieger frei“-Bereiche sind im Vortrag wie auch im Bürgerbrief vom Frühjahr 2021 dargestellt worden. Sie sind im Straßenraum eindeutig und widerspruchsfrei beschildert.
- Das von Herrn Henze genannte und im Nachgang zur Veranstaltung von ihm präzise benannte Präzedenzverfahren des Bundesverwaltungsgerichtes zur Thematik wurde wie zugesagt vom Rechtsdienst der Stadt Sankt Augustin sorgfältig geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die vor dem BVerwG

verhandelte Situation sich so grundlegend von der Situation im Bereich Zedernweg unterscheidet, dass keinerlei Übertragbarkeit gegeben ist. Die vollständige, ausführliche Bewertung durch den Rechtsdienst findet sich am Ende dieses Dokuments.

- Dem Wunsch nach weiteren Maßnahmen zur Unterbindung von Durchgangsverkehr kann über die bestehende Beschilderung hinaus nicht entsprochen werden: Die in Frage kommenden Maßnahmen (Netzsperrung, Einbahnstraßenregelungen) mussten aus den im Bürgerbrief und im Vortrag genannten Gründen verworfen werden (vgl. anliegende Präsentation).
- Die Messung/Zählung fand im Zeitraum 28.09.2020 - 05.10.2020 statt („24/7“). Damit liegt sie außerhalb des „Lockdown“ in einem Zeitraum mit verhältnismäßig geringen „Coronabeschränkungen“. Der Tag der Deutschen Einheit fiel 2020 auf einen Samstag und dürfte damit keine relevante Auswirkung auf das Gesamtergebnis der Messung haben.
- Eine Abbindung des Zedernweges mittels fernbedienbarer, versenkbarer Poller wird von der Feuerwehr ebenso grundsätzlich abgelehnt, wie eine Abbindung mittels herausnehmbarer Pfosten: Auch solche fernbedienbaren Poller verursachen Zeitverluste, die die Einhaltung des gesetzlichen Schutzziels gefährden. Erfahrungen zeigen, dass solche technisch aufwändige Anlagen recht anfällig für Störungen sind, wodurch im Ernstfall u. U. Menschenleben gefährdet werden können. Hinzu kommt ein erheblicher logistischer Aufwand, da mindestens sämtliche Fahrzeuge der Wehren Niederpleis und Mülldorf mit regelmäßig auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfenden Fernbedienungen ausgestattet werden müssten; für eventuelle Unterstützung bei größeren Bränden auch die weiteren Wehren.
- Eine Beschilderung der Radwege als Gehwege, „Radfahrer frei“ (Z 239 mit Z 1022-10 StVO) ist nicht möglich: Die seit langem bestehenden, baulich von Fahrbahn und Gehweg deutlich getrennten Radwege sind nicht als Benutzungspflichtig beschildert. Damit besteht für den Radverkehr bereits die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Radweg. Eine Beschilderung der Radwege als Gehwege, „Radfahrer frei“ widerspricht der baulich eindeutigen Gestaltung als Radwege und muss daher im Sinne einer eindeutigen und nachvollziehbaren Verkehrsregelung sowie wegen des Verbotes der Überbeschilderung unterbleiben.

2. Frage/Äußerung von: Herrn Wittkop:

Herr Wittkop berichtet von Anfeindungen durch Autofahrer, die meinen, ihn auf die (nicht benutzungspflichtigen) Radwege verweisen zu müssen.

Er möchte Kontrollen des Durchfahrtsverbots.

Weiterhin erwartet Herr Wittkop bei Einführung der Taktverdichtung der Stadtbahn eine Verlagerung von Verkehren der B 56 in Wohngebiete.

Er sieht das Problem in der Verkehrskonzentration zu bestimmten Zeiten; Durchschnittswerte seien nicht aussagekräftig.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Kontrollen des Durchfahrtsverbotes dürfen nur von der Polizei durchgeführt werden, da es sich um fließenden Verkehr handelt. Die Stadt ist nur für den ruhenden Verkehr zuständig. Die Verwaltung wird entsprechende Kontrollen bei der Polizei anregen.
- Verkehrliche Auswirkungen der geplanten Taktverdichtung der Stadtbahn im Korridor Stadtbahn/B 56 wurden mit der „Korridorstudie Stadtbahn 66“ untersucht. Verkehrsverlagerungen in Wohngebiete sind im Ergebnis nicht zu befürchten. Dies ist auch leicht nachvollziehbar, da der Einfluss auf den motorisierten Individualverkehr im Wesentlichen aus häufigeren Schrankenschließungen resultiert. Ausweichen in Wohngebiete bringt Autofahrern hierbei erkennbar keine Vorteile. Dies gilt insbesondere auch, weil die Stadtbahnquerung den Verkehr in Ost-West-Richtung hemmt, Zedernweg und Holzweg aber in Nord-Süd-Richtung verlaufen.
- Die automatischen Verkehrszählungen erfassen sowohl die Gesamt- und Durchschnittswerte, wie auch die Spitzenstundenwerte. Alle Zahlen liegen deutlich innerhalb der üblichen Werte für Haupteinmündungsstraßen.

3. Frage/Äußerung von: Herrn Beutel:

Herr Beutel bittet um Erläuterung, welche „Anlieger“ mit der bestehenden Beschilderung zugelassen sind.

Er bittet um Verkehrszahlen für den Holzweg. Diese möchte er ins Verhältnis zu den erschlossenen Einwohnerzahlen gesetzt haben.

Weiterhin möchte er den Einbau von Fahrbahnschwellen wie auf der Niederpleiser Straße (Westabschnitt).

Auf der Fahrbahn des Holzweg soll das Verkehrszeichen Tempo 30-Zone (Z 274.1 StVO) markiert werden.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Anlieger im Sinne des Zusatzschildes „Anlieger frei“ (Zusatzzeichen 1020-30 StVO) sind alle, die ihr Ziel in dem entsprechend ausgewiesenen Bereich haben. Das sind insbesondere Bewohner und ihre Besucher/Lieferanten; in Gebieten mit weiteren Nutzungen als Wohnen auch die Besucher/Nutzer/Beschäftigten dieser Einrichtungen etc. (keine abschließende Darstellung). Kein Anlieger ist, wer das Gebiet ohne Zwischenhalt durchfährt oder nur zum Zwecke des Parkens (mit Ziel außerhalb des Gebietes) einfährt. Die jeweils zusammenhängenden Gebiete sind in der kartographischen Darstellung in Bürgerbrief wie Vortrag in jeweils einer Farbe dargestellt. Alle in einem Gebiet gelegenen Ziele dürfen von jeder Zufahrt in das Gebiet aus angesteuert werden. Das Durchfahren eines dieser Gebiete um ein dahinterliegendes Gebiet zu erreichen ist nicht zulässig.
- Vom 10.02.2022 bis 17.02.2022 wurde der der Verkehr im Holzweg nördlich und südlich der Einmündung Sandstraße gezählt (in Höhe Haus-Nr. 64 und 132). Es wurden täglich rund 1.200 Kfz gezählt, ein Zehntel davon (rund 120 Kfz) in der Spitzenstunde (gegen 16 Uhr). Mit nur rund einem Auto je Minute und Fahrtrichtung in der Spitzenstunde ist die Verkehrsbelastung also recht gering. Die Zahlen beiderseits der Einmündung Sandstraße unterscheiden sich dabei nur geringfügig. Die „Abkürzung“ Wehrfeldstraße-Holzweg-Sandstraße-Bonner Straße wird offensichtlich nicht in messbarem Umfang genutzt.
- Die Verkehrsmengen auf dem Holzweg können nicht direkt ins Verhältnis zu den Einwohnerzahlen gesetzt werden, da einerseits über die beiden Abschnitte nördlich und südlich der Wehrfeldstraße jeweils zahlreiche andere Straßen angebunden sind, die im selben zusammenhängenden „Anlieger frei“-Bereich liegen und andererseits auch über andere Straßen in diese beiden Gebiete eingefahren werden kann und darf (siehe Kartendarstellung in anliegender Präsentation).
Folgende Gesamteinwohnerzahlen wurden für beiden Bereiche ermittelt (jeweils alle Einwohner des zusammenhängenden Gebietes insgesamt):

Bereich nördlicher Holzweg: 983 Einwohner

Bereich südlicher Holzweg: 1179 Einwohner

- Die vor vielen Jahren im westlichen Abschnitt der Niederpleiser Straße an besonders schutzbedürftigen Nutzungen (Kita-Eingang und „Zebrastreifen“) eingebauten, sehr steilen Fahrbahnschwellen sollten laut damaliger Planungsvorgabe nur 6 bis 8 cm Höhendifferenz bekommen, wurden aber steiler eingebaut. Daher erfolgte später zur besseren Befahrbarkeit eine Nachbesserung mit einer Asphaltangleichung. In der Niederpleiser Straße wurden die Schwellen wie auch anderswo im Stadtgebiet aufgrund der überhöhten Fahrgeschwindigkeiten und der ansonsten fehlenden baulichen Gestaltung einer Tempo 30-Zone eingebaut. Diese Situation ist nicht mit dem Zedernweg vergleichbar, da hier etliche Fahrbahnverswenkungen und optisch wirksame Wechsel im Fahrbahnbelag vorhanden sind. Im Ergebnis bestehen auch keine Probleme hinsichtlich der Geschwindigkeit: Die V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) als anerkanntes Maß für die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen liegt mit 32,8 km/h nur minimal über den zulässigen 30 km/h (Messung Herbst 2020). Unfälle mit der Ursache „Geschwindigkeit“ wurden nicht festgestellt. Durch die vorgenannten Schwellen würde aber der Radverkehr im Wortsinne unangemessen hart getroffen, obwohl er nicht das Problem ist, so dass deren Einsatz hier nicht in Betracht kommt. Anders gestaltete Schwellen wären im Zedernweg technisch möglich.
- Da keine Erkenntnisse zu verkehrsgefährdenden Situationen oder Verkehrsunfällen vorliegen, bestehen seitens der Anordnungsbehörde grundsätzlich Bedenken gegen die Markierung des Verkehrszeichens „Tempo 30-Zone“ (Z 274.1 StVO) auf der Fahrbahn. Die V85 von 32,8 km/h lässt ebenfalls kein Erfordernis für eine solche Markierung erkennen, die nicht inflationär erfolgen soll.

4. Frage/Äußerung von: Frau Bootz:

Frau Bootz regt an, den Holzweg als Fahrradstraße auszuweisen und damit für den Radverkehr eine Parallele zur B 56 zu schaffen.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Grundsätzlich sind Fahrradstraßen (Zeichen 244 StVO) ein hochwertiges Element zur Radverkehrsführung auf Hauptachsen des Radverkehrs. So sind sie beispielsweise im beschlossenen Radverkehrskonzept von 2017 für die Radverkehrsführung auf den Straßen im Zuge der (unmittelbar) stadtbahnparallelen Radroute vorgesehen. Formale Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße sind im Wesentlichen eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr und eine vorhandene bzw. zu erwartende hohe Radverkehrsdichte. Beides ist im Zuge des Holzweg aufgrund fehlender Einbindung im Radverkehrsnetz nicht gegeben. Erschwerend kommt die Erfahrung hinzu, dass neben größeren Radverkehrsmengen auch eine entsprechende Gestaltung der Fahrradstraße erforderlich ist, um die nötige Akzeptanz seitens des Autoverkehrs zu erreichen. Hierfür wäre eine erhebliche bauliche Umgestaltung des Holzweg erforderlich. Aus diesen Gründen ist der Holzweg für eine Ausweisung als Fahrradstraße nicht geeignet. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass derzeit eine Planung zur kompletten, insbesondere fahrradfreundlichen Umgestaltung des innerörtlichen Teiles der B 56 läuft.

5. Frage/Äußerung von: Herrn Stöcker, Zedernweg 135:

Herr Stöcker verweist darauf, dass der Zedernweg ursprünglich eine geschlossene Straße gewesen sei.

Er sagt, dass der Zedernweg von „umliegenden Anwohnern“ zum Parken genutzt werde und möchte die Einrichtung von Bewohnerparken.

Weiterhin fordert er eine provisorische Schließung des Zedernweg.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Auch von vornherein als durchgehend geplante Straßen in Neubaugebieten sind teilweise jahrelang im unfertigen Zustand noch „geschlossen“. Ein besonders deutliches Beispiel ist etwa Am Engelsgraben, wo die durchgehende Befahrbarkeit erst Jahrzehnte nach Bau des nördlichen und des südlichen Teilabschnitts hergestellt wurde. Der ursprüngliche geschlossene Zustand des Zedernweg war keine von heute abweichende Planung, sondern ein unfertiger Zwischenstand, der mit Herstellung der durchgehenden Befahrbarkeit in den endgültigen Zustand versetzt wurde.

- Aufgrund der Entfernungen zu anderen Straßen ist es eher unwahrscheinlich, dass der Zedernweg von Bewohnern anderer Straßen in nennenswertem Umfang zum Parken genutzt wird. Bewohnerparken würde hier voraussichtlich keine wesentlichen Änderungen bringen, da es nicht möglich ist, die einzelnen Zonen beim Bewohnerparken entsprechend kleinteilig zu gestalten. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass Bewohnerparken auch mit Einschränkungen für die Besucher der in den entsprechenden Gebieten wohnenden Menschen verbunden ist. Unabhängig von der aktuellen Situation im Zedernweg ist mittel- bis langfristig mindestens in den dicht besiedelten Stadtteilen eine Parkraumbewirtschaftung (einschließlich Bewohnerparken) zu erwarten.
- Eine „Schließung“ des Zedernweg ist weder „provisorisch“ noch dauerhaft möglich. Die Gründe sind unter Nr. 1 ausführlich dargelegt (siehe dort).

6. Frage/Äußerung von: Herrn Schmitz-Porten (Holzweg, 3. Stichstraße):

Herr Schmitz-Porten weist darauf hin, dass Änderungen der Verkehrsregelung immer auch Auswirkungen auf andere Anwohner haben, die dann stärker vom Verkehr betroffen werden. Insbesondere benennt er Umwegfahrten als Problem bei der Verlagerung von Verkehr in andere Straßen.

Er möchte statt einer Verlagerung von Verkehren auf andere Straßen in Wohngebieten eine „Unattraktivität“ für Durchgangsverkehr herstellen, z. B. durch den Bau von Fahrbahnschwellen wie im Westabschnitt der Niederpleiser Straße.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Die Verwaltung teilt die Auffassung von Herrn Schmitz-Porten, dass die von einigen Menschen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld geforderten Verlagerungen von Verkehren eine entsprechenden Mehrbelastung von anderen Menschen bewirken und darüber hinaus durch die entstehenden Umwegfahrten auch insgesamt zu einer höheren Belastung führen.
- Die geforderte Herstellung von „Unattraktivität“ für Durchgangsverkehre stößt im Bereich Zedernweg/Holzweg an ihre Grenzen: Mit den vorhandenen bzw. geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind die sinnvollen Möglichkeiten weitestgehend ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen kollidieren mit den Anforderungen an die Befahrbarkeit insbesondere für größere Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge (Feuerwehr, Müllabfuhr, Möbelwagen etc.) und führen teilweise auch zu Belastungen der unmittelbaren Anwohner (Erschütterungen

an Schwellen, Lärmbelastung durch Beschleunigung nach „bremsenden“ Elementen etc.). Der Einbau von Schwellen nach dem Vorbild der Schwellen im Westabschnitt der Niederpleiser Straße kommt aus den unter Nr. 3 genannten Gründen hier nicht in Betracht.

7. Frage/Äußerung von: Herrn Henze:

Herr Henze führt an, dass 90 % der Wohngebiete im Sackgassenprinzip angelegt seien, der Zedernweg jedoch nicht und fragt, was man mit dem Zedernweg vorgehabt habe.

Er möchte technische Lösungen für mit den Anforderungen der Feuerwehr verträgliche Abspermaßnahmen.

Weiterhin fordert er Maßnahmen gegen „hohe Geschwindigkeiten“.

Außerdem fordert Herr Henze eine elektronische Überwachung gegen Durchgangsverkehr und führt aus, dass eine „Ahndung möglich“ sei.

Herr Henze wünscht einen Vortrag in den Gremien.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Die Erschließungssysteme der einzelnen Wohngebiete sind entsprechend des Umfeldes und der zum Zeitpunkt der Planung geltenden anerkannten Regeln der Technik gestaltet worden. In der ursprünglichen Planung (ca. Ende 60er, Anfang 70er Jahre) war eine leistungsfähige Verkehrsstraße vorgesehen im Straßenzug Am Engelsgraben-Eibenweg-Zedernweg-Am Thomaskreuzchen-Am Kreuzeck. Dies erklärt z. B. auch die im heutigen Netz entbehrlichen Radwege im Zedernweg und Am Thomaskreuzchen. Ein halbes Jahrhundert später stellt die aktuelle Netzgestaltung das Ergebnis von Anpassungen an jüngere Erkenntnisse und einen Wandel in der Verkehrspolitik dar.
- Unter Nr. 1 ist erläutert, warum auch mit „technischen Lösungen“ keine für die Feuerwehr akzeptable Sperrung des Zedernweg möglich ist.
- Unter Nr. 3 ist dargelegt, dass bei einer V85 von 32,8 km/h und ohne Unfälle mit der Ursache „Geschwindigkeit“ kein relevantes Problem mit „hohen Geschwindigkeiten“ zu erkennen ist.
- Unter Nr. 2 ist dargelegt, dass Maßnahmen gegen Durchgangsverkehr nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegen, die nur Regelverstöße im ruhenden Verkehr ahnden darf. Die Errichtung und der Betrieb von aufwändigen elektronischen Anlagen zur rechtssicheren Ahndung von Durchgangsverkehr sind

bei einer gemessenen Spitzenstundenbelastung von unter 200 Kfz nicht verhältnismäßig.

- Die Sache wird am 28.04.2022 im Ausschuss für Mobilität behandelt.

8. Frage/Äußerung über Zoom:

Es wird der Wunsch geäußert, die aufgrund zu geringer Größe nicht wieder mit Bäumen bepflanzbaren aber zur Verkehrsberuhigung erhaltenen Baumscheiben nicht wie geplant mit Wiesenblumen zu bepflanzen, sondern mit anderthalb Meter hohen Büschen.

Provokationen durch andere Autofahrer (die offenkundig schneller fahren wollen), werden beanstandet.

Die zum Schutz vor verbotswidrig auf dem Gehweg fahrenden Autos in einem Teilabschnitt radwegseitig auf dem Gehweg angeordneten Poller sollen fahrbahnseitig auf den Radweg versetzt werden.

Die freie Rechtsabbiegefahrbahn von der Hennefer Straße (L 143) in den Zedernweg wird unter Sicherheitsaspekten kritisch gesehen.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Eine Bepflanzung von Baumscheiben mit anderthalb Meter hohen Büschen kommt aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Betracht: Im Gegensatz zu den schmalen Baumstämmen stellen Büsche ein Sichthindernis dar. Gute Sichtbeziehungen sind insbesondere zur Prävention von Kinderunfällen unverzichtbar. Langjährige Erfahrungen haben gezeigt, dass die Sicherstellung guter Sichtbeziehungen die wichtigste Maßnahme zur Verhütung von Verkehrsunfällen mit Kindern ist. Weiterhin wird aus Gründen der Unterhaltung eine einheitliche Bepflanzung angestrebt. Dies ist erforderlich, um die Pflegebarkeit der städtischen Grünflächen durch den Bauhof gewährleisten zu können.
- Die Ahndung von Provokationen durch Autofahrer betrifft den fließenden Verkehr und ist daher ausschließliche Sache der Polizei. Für die Stadt bestehen hier keine Handlungsmöglichkeiten.
- Die angesprochenen Poller zwischen Radweg und Fußweg befinden sich in einem Abschnitt, in dem der Bordstein wegen der dichten Folge von Grundstückszufahrten durchgehend abgesenkt ist. Aufgrund von Beschwerden über Autofahrer, die den Flachbord missbrauchen, um z. B. bei Gegenverkehr an

Engstellen ohne Warten auf Gehweg und Radweg weiterzufahren, wurden diese Poller gesetzt. Die Anordnung zwischen Radweg und Gehweg ist zweifellos für den angestrebten Schutzzweck nur teilweise wirksam. Die geforderte Versetzung zur Fahrbahn hin ist aber nicht möglich: Die anerkannten Regeln der Technik schreiben für Einbauten wie Poller auch unter beengten Verhältnissen einen lichten Abstand von mindestens 30 cm zur Fahrbahn vor. Hinzu kommt noch der Durchmesser der Poller, so dass die Versetzung einen Einbau von gefährlichen Hindernissen auf einem ohnehin sehr schmalen Radweg bedeuten würde. Dieser ist aber ungeachtet der Tatsache, dass er nicht Benutzungspflichtig ist, zwingend in verkehrssicherem Zustand zu unterhalten.

- Grundsätzlich sind freie Rechtsabbiegefahrbahnen insbesondere für Fußgänger und Radfahrer unter Sicherheitsaspekten eher problematisch. Allerdings gibt es an dieser Stelle keinerlei Unfallschwerpunkte. Offensichtlich ist den bestens ortskundigen einbiegenden Anliegern die Situation hinreichend bewusst, so dass sie sich angemessen verhalten. Da es sich um eine Außerortskreuzung einer Landesstraße (L 143) handelt, liegt die Zuständigkeit bei Straßen.NRW.

9. Frage/Äußerung von: Frau Linstaedt (Zedernweg 148-152):

Frau Linstaedt regt eine Bepflanzung der Baumscheiben an (gemeint ist offenkundig eine Unterbepflanzung).

Sie beanstandet zu hohe Geschwindigkeiten, fordert Handeln des Ordnungsamtes und schlägt monatliche Geschwindigkeitskontrollen vor.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Gemäß des durch die Politik im Rahmen des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses im Jahr 2016 beschlossenen Baumstandortsanierungskonzeptes werden die sanierten bzw. neu hergestellten Baumbeete mit einer speziell an dem Verkehr ausgesetzten Flächen angepassten Wildblumenmischung eingesät. Neben einer Steigerung der biologischen Vielfalt kann so eine verbesserte Pflegbarkeit durch das städtische Bauhofpersonal erreicht werden.
- Die Beanstandung von zu hohen Geschwindigkeiten entspricht nicht den Messergebnissen: Die V85 (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird) als anerkanntes Maß für die Einhaltung von Geschwindig-

keitsbegrenzungen liegt mit 32,8 km/h nur minimal über den zulässigen 30 km/h (Messung Herbst 2020).

- Das Ordnungsamt darf nur informative Geschwindigkeitsmessungen vornehmen. Geschwindigkeitskontrollen zum Zwecke der Ahndung sind – wie alle Kontrollen des fließenden Verkehrs – ausschließlich Sache der Polizei. Die Stadt wird den Vorschlag monatlicher Geschwindigkeitskontrollen an die Polizei weiterleiten. Angesichts der Datenlage (V85 nur knapp über Limit; keine Unfälle mit Ursache „Geschwindigkeit“) ist allerdings realistischerweise nur mit einer niedrigen Priorisierung bei der Polizei zu rechnen, die ihre Kontrollen insbesondere auf Stellen mit Unfallhäufungen durch überhöhte Geschwindigkeiten fokussiert.

10. Frage/Äußerung von: Herrn Heyroth (Zedernweg 21):

Herr Heyroth möchte eine Vergrößerung der Baumscheiben über den Radweg.

Weiterhin wünscht er sich eine Erneuerung der Bepflanzung der Kübel im Holzweg.

Antwort/ Stellungnahme der Verwaltung (schriftlich):

- Wie bereits zu Nr. 1 ausgeführt, handelt es sich bei den Radwegen im Zedernweg um nicht benutzungspflichtige Radwege. Diese unterliegen aber dennoch derselben Verkehrssicherungspflicht wie benutzungspflichtige Radwege. Der Einbau von Hindernissen wie Baumscheiben kommt daher nicht in Betracht.
- Die Möglichkeiten zur Bepflanzung der Kübel im Holzweg werden zeitnah durch die Verwaltung geprüft. Schwierigkeiten bereiten hier insbesondere die schlechte Wasserverfügbarkeit sowie die anschließende Pflege der Bepflanzung.

Schlusswort von Herrn Gleß

Herr Gleß bedankt sich bei den anwesenden wie auch per Videokonferenz zugeschalteten Bürgerinnen und Bürgern für die Diskussion und skizziert das weitere Vorgehen:

- Es wird eine stichwortartige Protokollnotiz erstellt, die insbesondere die gestellten Fragen und eingebrachten Vorschläge enthält. Die Fragen werden von der Verwaltung schriftlich beantwortet.

- Herr Gleß möchte mit sogenannten „Berliner Kissen“ (aus Kunststoff, ähnlich Tiefgaragenausfahrt unterhalb Mewasseret Zion-Brücke) Maßnahmen gegen Spitzengeschwindigkeiten ergreifen.
- Die Aussage von Herrn Henze, gemäß StVO sei die Befahrung des Zedernweg entsprechend Beschilderung rechtswidrig, wird vom Rechtsamt der Stadt geprüft.

Anhang:

Auswertung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 15.02.2000 (3 C 14.99) für die Beschilderungssituation im Zedernweg

Prüfauftrag:

Der Anlieger des Zedernwegs Herr Henze begründet die Unzulässigkeit der Verkehrssituation im Bereich Zedernweg (Beschilderung mit Verkehrszeichen „Verbot für KFZ“, Z 260 StVO und Zusatzschild „Anlieger frei“, Z 1020-30 StVO) mit einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG), Zeichen 3 C 14.99.

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob die im oben angeführten Urteil genannten Feststellungen Auswirkungen auf die Rechtmäßigkeit der verkehrsplanerischen Entscheidung und verkehrsrechtlichen Anordnung der Stadt Sankt Augustin im Gebiet Zedernweg/Holzweg/Pleiser Dreieck hat.

Die Kläger des zugrunde liegenden Rechtsstreits sind Anlieger der Alpgaustraße und der Straße Am Bannholz im bayerischen Kurort O. Sie begehren die Verpflichtung der Straßenverkehrsbehörde des Beklagten zur Bescheidung ihrer Anträge, zum Schutz namentlich vor Verkehrslärm geeignete straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. Im allgemeinen örtlichen Sprachgebrauch, den auch der Beklagte teilt, bilden die beiden Straßen zusammen mit weiteren die sogenannte "kleine Ostumgehung". Beginnend an der Einmündung der Zubringerstraße für den von außerorts kommenden Verkehr (Sonthofener Straße) führt diese zum Ortskern, wo sich Anziehungspunkte für touristischen Verkehr befinden, namentlich die "Nebelhornbahn" ihren Ausgang nimmt.

In den Jahren 1991/1992 ist ein grundlegend neues Verkehrskonzept für das am Rande des überörtlichen Straßennetzes gelegene O. ("Autofreies O.") beschlossen und umgesetzt worden. Dabei wurde vor allem die Nebelhornstraße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, welche früher die Hauptlast des zum Ortsinnern strebenden Verkehrs zu tragen hatte; des Weiteren

ren wurden Auffangparkplätze am Ortsrand geschaffen, von welchen aus die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel angeboten wird; ferner wurde das innerörtliche Parkplatzangebot reduziert; schließlich wurden an sämtlichen Zufahrtsstraßen in den Ort Verkehrszeichen 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit Zusatz "Anlieger frei" (Z 1020-30 StVO) aufgestellt, um den gesamten Ortsbereich als "Anliegerbereich" auszuweisen. Zugleich wurden Hinweisschilder auf innerorts gelegene Parkplätze sowie touristische Attraktionen wie die Nebelhornbahn am Beginn der "Ostumgehung" angebracht.

Das BVerwG hegt erhebliche Bedenken gegen das Anliegerkonzept des Beklagten. Der Sache nach sei eine unzulässige Anliegerzonenanordnung erfolgt. Jedenfalls lasse sich mit einem Verkehrsverbot mit Anliegerprivileg nicht vereinbaren darauf hinzuwirken, dass eine Vielzahl einzelner Fahrzeugbewegungen zu einem Strom zusammengefasst wird, um ein bestimmtes Ziel über eine solche Anliegerstraße zu erreichen.

Fraglich ist nunmehr, wie sich die Feststellungen aus diesem Urteil auswirken können.

Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten (vgl. hierzu zuletzt Urteil vom 15. April 1999 BVerwG 3 C 25.98 BVerwG 109, 29 [32 ff.] m. w. N.).

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ermöglicht und gewährt sie Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig und geboten ist, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen.

Maßgeblich können dabei auch andere Besonderheiten des Einzelfalles sein. Als eine solche Besonderheit ist es im Urteil vom 4. Juni 1986 BVerwG 7 C 76.84 (BVerwG 74, 234 [239]) beurteilt worden, dass eine Orterschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend vom überörtlichen Verkehr als sogenannter Schleichweg in Anspruch genommen wurde und damit Lärmbelästigungen ausgelöst worden sind, die von den Anliegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müssen.

Maßgebliches Entscheidungskriterium des BVerwG, den Rechtsstreit wieder an das erkennende Gericht zur Entscheidung zurück zu verweisen, ist der Umstand, dass das Straßenverkehrskonzept letztendlich nicht mit den getroffenen Anordnungen übereinstimmt.

Der zugrundeliegende Sachverhalt ist nicht annähernd mit der Situation in Sankt Augustin vergleichbar. Zum einen gibt es in Sankt Augustin keinen vergleichbaren Anreiz, die Anliegerstraßen zu durchfahren wie im Fall der Gemeinde O, in der eine stark frequentierte Touristenattraktion (Nebelhornbahn) erreicht werden soll.

Zum anderen ist auch eine Vergleichbarkeit der Verkehrssituation nicht gegeben, so ist die Rede von einer „Ostumgehung“, was - auch ohne konkret Pläne des zu beurteilenden Falles zu kennen - darauf schließen lässt, dass es sich bei dem Straßen um solche handeln wird, die ein Fahrzeugaufkommen von deutlich mehr als 200 Kraftfahrzeugen in der Spitzenstunde (wie im Zedernweg) aufweisen. Sowohl der Zedernweg als auch der Holzweg gehören in die Kategorie „Wohnstraße mit einer Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h“ (es wurden nie mehr als 200 Kfz/h im Holzweg oder Zedernweg gezählt). Der klägerische Vortrag in der Entscheidung des BVerwG hingegen benennt Verkehrsbewegungen von bis zu 10.000 Fahrzeugen pro Tag (Zedernweg: weniger als 2.000 Kfz je Tag).

Aber auch aus den Ausführungen zum Begriff der Anliegerstraße in dem zitierten Urteil lässt sich keine Argumentation herleiten, welche die straßenverkehrsrechtliche Entscheidung der Stadt Sankt Augustin rechtswidrig erscheinen lassen könnte.

Das Straßenverkehrsrecht definiert den Anlieger ebenso wenig wie den Anwohner (vgl. hierzu Urteil vom 28. Mai 1998 BVerwG 3 C 11.97 Buchholz 442. 151 § 45 StVO Nr. 37) nicht (vgl. BGH, Beschluss vom 9. Juli 1965 4 StR 191/65 BGHSt 20, 242 [243]; BayObLG, Beschluss vom 8. Oktober 1980 2 Ob OWi 327/80 VRS 60 [1981], 152; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 5. Mai 1989 1 Ss 73/89 NJW 1989, 2483 f.). Der erkennende Senat des BVerwG teilt die in den vorgenannten Entscheidungen ausdrücklich oder sinngemäß vertretene Auffassung, dass insoweit maßgeblich der allgemeine Sprachgebrauch sein muss.

Schon schwieriger zu beurteilen ist die Frage, ob auch die im Abgabenrecht geläufigen "Hinterlieger" Anlieger im hier maßgeblichen Sinne sind. Der Senat des BVerwG folgt der Rechtsauffassung, wonach angrenzende oder einmündende Straßen noch zum Anliegerbereich gehören können.

Insbesondere können solche Verkehrsteilnehmer Anlieger einer für den Verkehr gesperrten Straße sein, welche sie befahren (müssen), um direkt (unmittelbar) zu der Straße zu gelangen, an der sie anliegen oder in welcher der Verkehr mit einem Anlieger im vorbezeichneten Sinne erfolgen soll.

Insoweit bleibt festzuhalten, dass sich aus dem zitierten Urteil des BVerwG keine bindenden Feststellungen für den vorliegenden Sachverhalt ergeben.

Anlagen: Präsentation
Bürgerbrief

Das Baudezernat der Stadt Sankt Augustin informiert über die Verkehrssituation und die Bepflanzung im Zedernweg

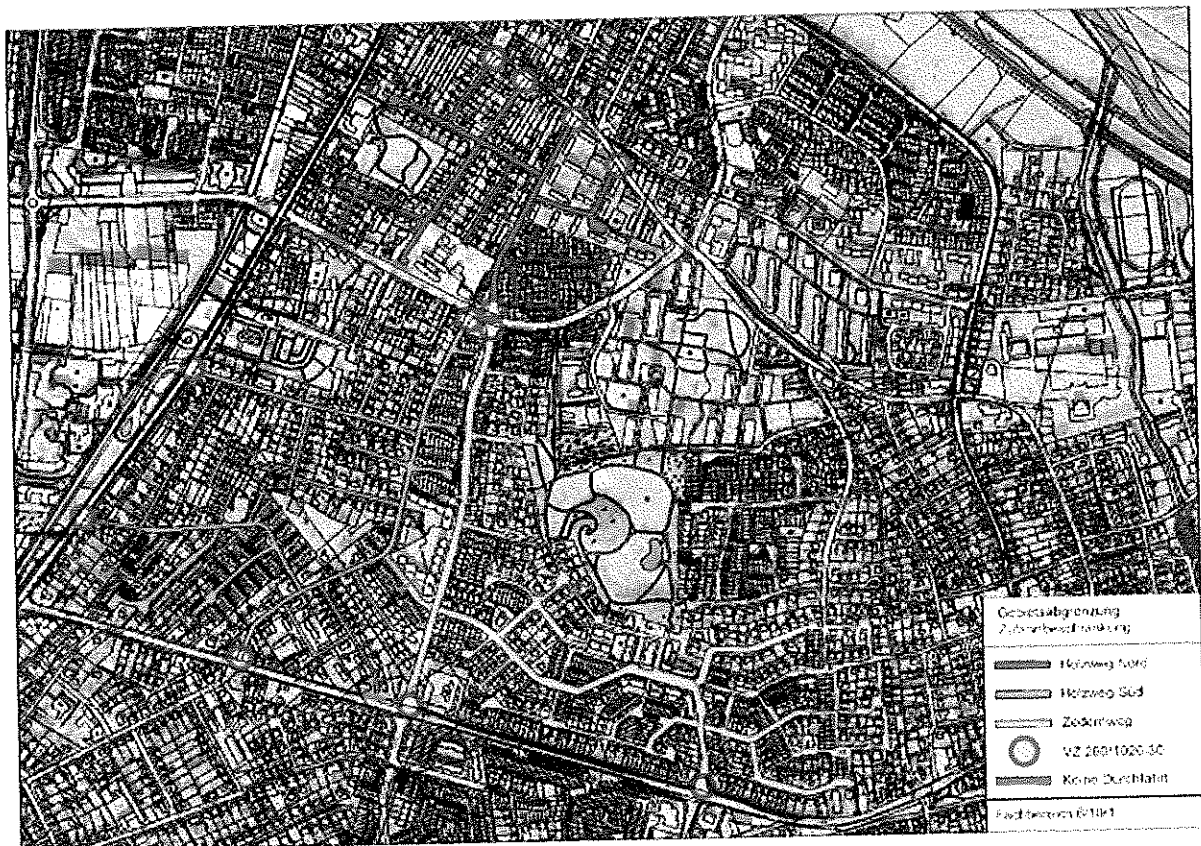


Liebe Anwohnerinnen und Anwohner vom Zedernweg und Holzweg,

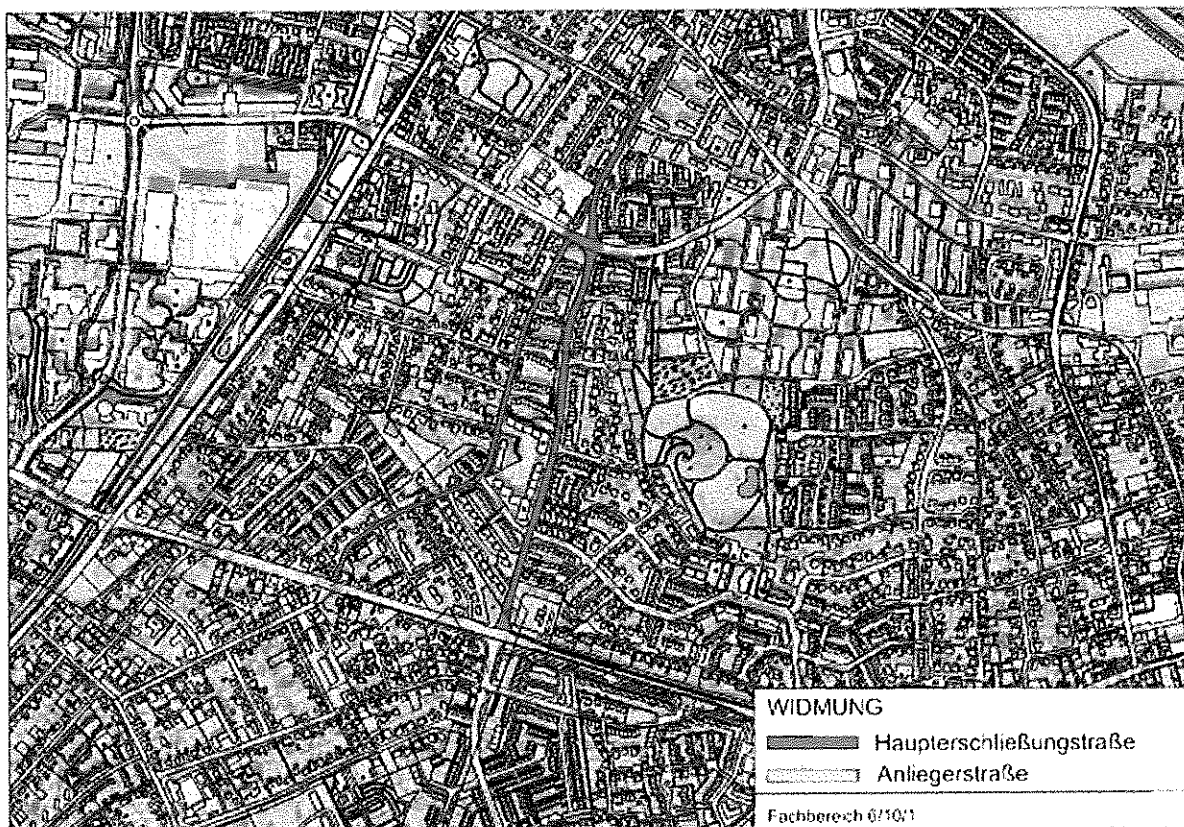
nach Anwohnereingaben wurde die Verwaltung vom städtischen Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss in den Jahren 2019 und 2020 beauftragt, die Verkehrssituation im Holzweg und Zedernweg zu untersuchen sowie die Ausführung der Neubepflanzung des Zedernwegs zu überprüfen. Dabei sollten die Fragestellungen Durchgangsverkehr, Geschwindigkeit sowie Lage und Art der Bepflanzung geklärt werden. Mit diesem Bürgerbrief möchte ich Sie über die Ergebnisse der Prüfung informieren.

Zur Verkehrssituation:

Die Hauptachsen vom Zedernweg und Holzweg sind als sogenannte *Haupteerschließungsstraßen* gewidmet und dienen dementsprechend als Durchfahrt für das gesamte mit „Verbot für Kraftfahrzeuge“ plus „Anlieger frei“ (Zeichen 260 plus Zeichen 1020-30 StVO) beschilperte Gebiet (jeweils eine Farbe im Plan „Gebietsabgrenzung Zufahrtbeschränkung“). Lediglich die abgehenden Stichwege sind als *Anliegerstraßen* gewidmet (siehe Plan „Widmung“)



Plan: Gebietsabgrenzung Zufahrtbeschränkung



Plan: Widmung

Die Verkehrsbelastung sowohl im Zedernweg als auch im Holzweg hat in den letzten Jahrzehnten nicht zugenommen. Vorliegende Zählungen zeigen seit 1997 keine Steigerungen des Verkehrsaufkommens, das im Übrigen mit den erschlossenen Einwohnerzahlen korrespondiert, so dass ein relevanter Durchgangsverkehrsanteil ausgeschlossen werden kann. Eine aktuelle Verkehrszählung und Geschwindigkeitsmessung im Zedernweg über einen Zeitraum von einer Woche ergab durchschnittlich 1783 Kfz/Tag. Die sogenannte „V85“ (Geschwindigkeit, die von 85 % der Kraftfahrzeuge nicht überschritten wird) als anerkanntes Maß für die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen beträgt 32,8 km/h. Diese Ergebnisse lassen aus fachlicher Sicht keinen Handlungsbedarf erkennen. Nach den aktuellen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06“ sind der Zedernweg und der Holzweg in die Kategorie „Wohnstraße mit einer Verkehrsstärke unter 400 Kfz/h“ (es wurden nie mehr als 200 Kfz/h im Holzweg oder Zedernweg gezählt) einzustufen.

Im Rahmen der Beauftragung durch die Politik wurden Maßnahmen mit folgendem Ergebnis auf ihre Umsetzbarkeit untersucht:

Einbahnstraßenregelungen: Aufgrund der Gebietsstruktur lässt sich keine zufriedenstellende Regelung finden, die nicht zu unangemessenen Umwegen und Mehrbelastung anderer Straßen führen würde.

Durchfahrtssperren: An mehreren Stellen vom Holzweg und Zedernweg wären grundsätzlich Sperrungen möglich. Allerdings wäre die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr innerhalb der vorgeschriebenen Zeiten nicht mehr gegeben, so dass diese Möglichkeit ausscheidet. Darüber hinaus bestünden teilweise keine Wendemöglichkeiten für größere Fahrzeuge und es entstünden teils größere Umwege.

Zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen: Holzweg und Zedernweg sind bereits mit diversen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausgerüstet. Teilweise ist bei verschwenkter Fahrbahn die Sicht auf den Gegenverkehr behindert. Zusätzliche Maßnahmen im Hinblick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Unfalllage sind nicht erforderlich.

Bepflanzung im Zedernweg: Ende 2019 wurden im Zedernweg 20 Robinien gefällt. Nach einem Schadensfall im März, bei dem ein bis dahin als vital geltender Baum auf die Straße stürzte, rückten die Bäume im Zedernweg verstärkt in den Fokus der städtischen Baumkontrolleure. Nun sollen neue Bäume gepflanzt werden.

Seinerzeit zu klein dimensionierte Baumbeete sowie wiederholte Abgrabungen im Wurzelbereich aufgrund von Kanal- oder Leitungsarbeiten waren der Grund für die schwindende Vitalität der Bäume. Aufgrund dessen wurde eine grundlegende Überarbeitung des Pflanzkonzeptes vorgenommen, um eine zukunftsfähige Bepflanzung des Zedernweges zu realisieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im August 2020 wurden Sie als Anwohner des Zedernwegs über den aktuellen Planungsstand informiert. Im Zuge der Rückmeldungen wurde seitens der Stadtverwaltung versucht, den Wünschen und Anmerkungen der Anwohnerschaft Rechnung zu tragen und diese in die Planung einfließen zu lassen. Aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Möglichkeit einer erhöhten Pollenbelastung durch die Pflanzung der geplanten Purpur-Erlen wurde von dieser Baumart Abstand genommen. Gepflanzt wird nun die schmalkronige Mehlebeere (*Sorbus intermedia*, Brouwers'). Diese werden seit Ende Februar gepflanzt.

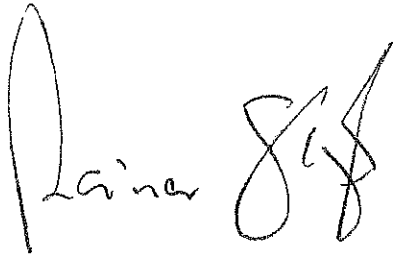
Der zweite Abschnitt wird voraussichtlich im Herbst diesen Jahres begonnen. Bedenken hinsichtlich der in Teilen geänderten Straßenführung im zweiten Bauabschnitt wurde seitens der Stadtverwaltung nachgegangen. Das Baumbeet in Höhe der Hausnummer 51-51a bleibt erhalten, wie in der Sitzung des städtischen Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses im September 2020 bereits mitgeteilt. Inwieweit auch die Baumscheiben zwischen den Hausnummern 53 und 59 erhalten bleiben können, wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

Wie Sie bereits sehen konnten, wurden die ersten Baumscheiben schon errichtet. Aber natürlich steht auch die Verkehrssituation im Fokus.

Mit diesem Infobrief sollen Sie als Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit erhalten, sich grundsätzlich zu äußern bzw. Anregungen und Bedenken vorzubringen. Bzgl. der Errichtung der Baumscheiben ist im Büro für Natur- und Umweltschutz Herr Philipp Kegel Ihr Ansprechpartner (Tel. 243-442 oder philipp.kegel@sankt-augustin.de). Wegen der Verkehrssituation können Sie sich im Fachdienst Planung und Liegenschaften an Herrn Ulrich Kalle wenden (Tel. 243-726; ulrich.kalle@sankt-augustin.de).

Im weiteren Fortlauf werden wir Ihre vorgebrachten Einwendungen würdigen. Es ist darüber hinaus beabsichtigt, die politischen Gremien der Stadt Sankt Augustin zu informieren und zu einem Zeitpunkt, zu dem wir im Hinblick auf die derzeitige Covid19-Pandemie gefahrlos Veranstaltungen durchführen können, eine Bürgerinformationsveranstaltung stattfinden zu lassen.

Sankt Augustin, im Mai 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Rainer Gleß'.

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Zedernweg

Informationsveranstaltung zur
(Neu)Bepflanzung und zur
Verkehrssituation

-35-

Anlass für (Neu)Bepflanzung

Fällung von 20 Robinien im Jahr 2019:

- massive Vitalitätsverluste
 - ein umgestürzter Baum
- **Fällung zur Verkehrssicherung
zwingend erforderlich!**

Schadensursachen

- zu kleine Baumscheiben
 - wiederholte Abgrabungen im Wurzelbereich (Kanal- und Leitungsarbeiten)
- Folge: Pilzbefall

➔ **Grundlegende Überarbeitung der Baumstandorte zwingend erforderlich!**

Bepflanzungskonzept

Kategorie 1:

Ausreichend dimensionierte Baumscheiben (ab 12 m³ Wurzelraum) werden neu bepflanzt

Kategorie 2:

Zu kleine Baumscheiben werden, wenn möglich, vergrößert und neu bepflanzt

Kategorie 3:

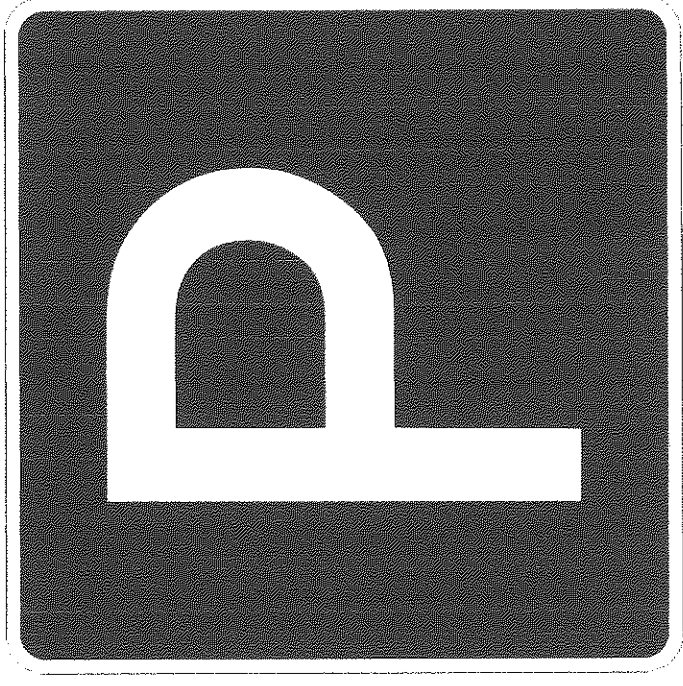
Zu kleine und nicht vergrößerbare Baumscheiben werden zurückgebaut und an geeigneten Stellen ausreichend bemessen neu angelegt

Zwangspunkte

- Leitungs- und Kanalbestand
(Bepflanzung über Kanal
ausgeschlossen!)
- Durchfahrtsbreiten und
Kurvenradien für Rettungsfahrzeuge
- Parkplatzsituation

Parkplatzsituation

- Zu Gunsten vergrößerter Baumscheiben entfallende Parkplätze werden an anderer Stelle wiederhergestellt
- Die Anzahl der Parkplätze bleibt insgesamt gleich



Fazit Zwangspunkte

**Wegen der zahlreichen Zwangspunkte besteht
bei der vorliegenden Planung kein
Gestaltungsspielraum mehr!**

Insbesondere aufgrund der unterirdischen
Leitungssituation ist ein vollständiger Ersatz der
gefallten Bäume bei gleichbleibender Anzahl der
Pkw-Stellplätze anders nicht möglich.

Berücksichtigte Anwohnerwünsche

- Wechsel der Baumart von *Purpure Erle* (wegen Pollenproblematik) zu *Schmalkronige Mehlsbeere*
- Erhalt der nicht wieder bepflanzenbaren Baumscheiben vor Hs.-Nr. 51–61 zur Sicherung der Verkehrsberuhigung

Berücksichtigte Anwohnerwünsche

- Der Wegfall von Baumstandorten und Grünflächen im südlichen Teil zugunsten von Parkplätzen wird durch neue Baumstandorte im mittleren und nördlichen Teil unter Wegfall von Parkplätzen kompensiert.
- Die Gesamtzahl der Parkplätze bleibt unverändert.

Umsetzung in zwei Bauabschnitten

Erster Bauabschnitt

- Begonnen Ende 2020; fertiggestellt Anfang 2021

Zweiter Bauabschnitt

- Ursprünglich geplanter Baubeginn Ende 2021; wegen aktueller Marktsituation im Garten- und Landschaftsbau nicht einzuhalten
- Derzeit geplanter Baubeginn in der Frühjahrspflanztzaison 2022

Bepflanzung: Baumart

Schmalkronige Mehlsbeere (*Sorbus intermedia* „Brouwers“)

Höhe: 10 – 12 m

Breite: 4 – 6 m

jährlicher Zuwachs: 10 – 25 cm



Bepflanzung: Baumart

Schmalkronige Mehlsbeere

(Sorbus intermedia „Brouwers“)

Ansprüche: Sonne bis lichter Schatten, wärmeverträglich, trockenheitstolerant, stadtklimaverträglich, frosthart, sturmfest

Blüte: Weiß, bis 15 cm breite, flache Rispen (Mai/Juni)

Besonderheiten: Insekten- und Vogelnährgehölz, schmaler und aufrechter Wuchs



Bepflanzung: Unterpflanzung

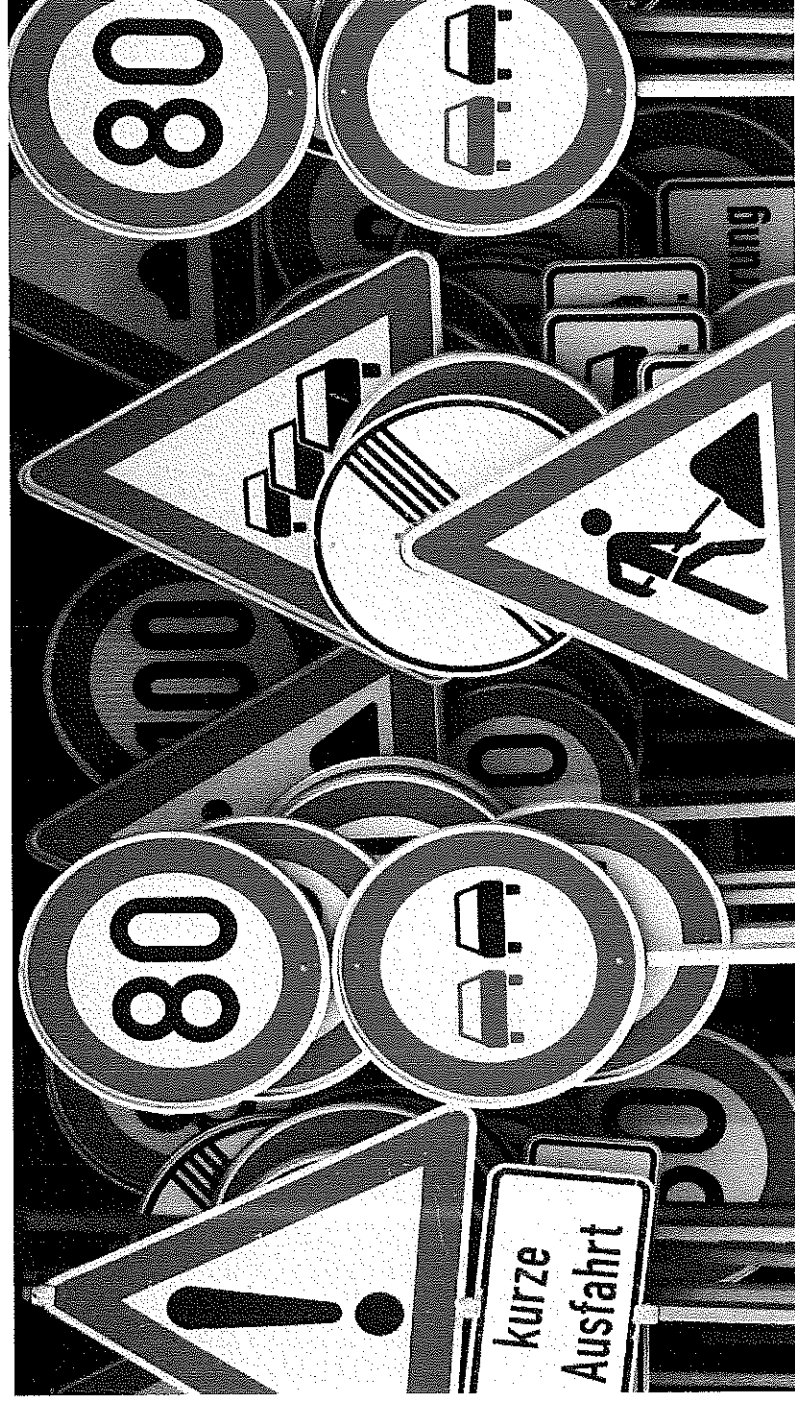
Wildblumensaat

(speziell für Straßenbegleitgrün)

- Ansprechende Begrünung für kleine, dem Verkehr ausgesetzte Flächen
- insektenfreundlich/naturnah
- stadtklimaresistent
- Benötigt eine gewisse Etablierungsphase

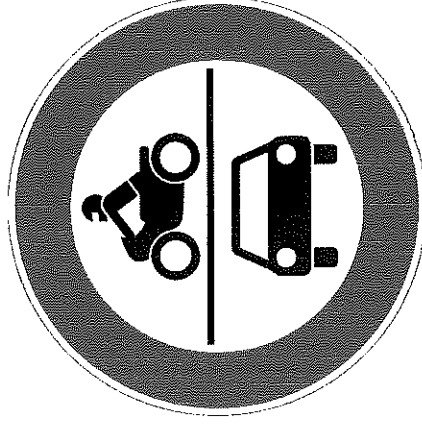


Verkehrssituation



Hauptachsen von Zedernweg & Holzweg

- Hauptachsen sind als „*Haupterschließungsstraßen*“ gewidmet
- Beschilderung mit „Verbot für Kraftfahrzeuge“ plus „Anlieger frei“
- nur abgehende Stichwege sind als „*Anliegerstraßen*“ gewidmet



Widmung

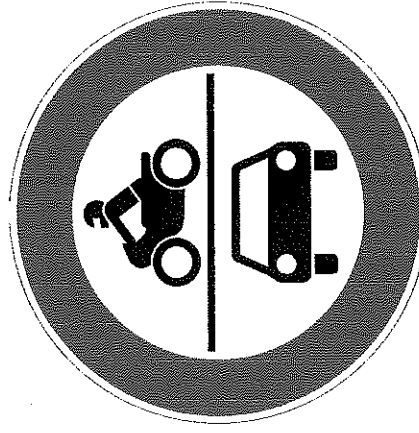


Unterschiedliche Anliegerbeiträge

Anliegerbeiträge nach KAG [v.H.]

Straßenteil	Haupter- Anlieger- schließungs- straße straße	
Fahrbahn	65	45
Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	65	45
Parkstreifen	70	65
Gehweg	70	65
Beleuchtung & Oberflächenentwässerung	65	45
unselbständige Grünflächen	65	45
Mischfläche	70	./.

Abgrenzung Zufahrtsbeschränkung



Geschwindigkeit

V85 (Zedernweg) = 32,8 km/h

V85: Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wird

V85: nach den anerkannten Regeln der Technik
ungefähres Maß für die Einhaltung von
Geschwindigkeitsbegrenzungen

Messzeitraum: 1 Woche (24/7)

Verkehrsmengen

- Veränderungen:
keine Steigerung seit 1997
- jüngste Zählung:
durchschnittlich 1783 Kfz/Tag
- Zählzeitraum:
jeweils 1 Woche (24/7)

Einstufung nach RAS^t 06

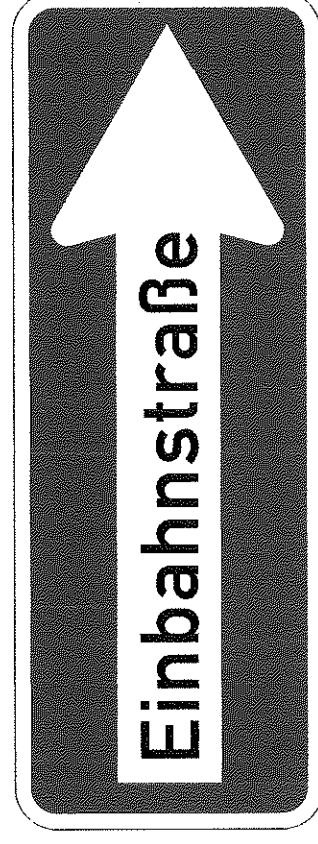
Nach den aktuellen „*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS^t 06*“ sind der Zedernweg und der Holzweg in die Kategorie

„Wohnstraße mit einer Verkehrsstärke unter
400 Kfz/h“

einzustufen.

Einbahnstraßenregelungen

Aufgrund der Gebietsstruktur lässt sich keine zufriedenstellende Regelung finden, die nicht zu unangemessenen Umwegen und Mehrbelastung anderer Straßen führen würde.



Durchfahrtssperren

theoretisch möglich, aber:

- teilweise entstehen größere Umwege
- teilweise keine Wendemöglichkeiten für größere Fahrzeuge
- Erreichbarkeit für die Feuerwehr innerhalb der vorgeschriebenen Zeiten nicht mehr gegeben (➔ko-Kriterium!)

Weitere Verkehrsberuhigung

- Holzweg und Zedernweg sind bereits mit diversen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ausgerüstet.
- Teilweise ist bei verschwenkter Fahrbahn die Sicht auf den Gegenverkehr behindert.
- Zusätzliche Maßnahmen sind im Hinblick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Unfalllage nicht erforderlich.

Berücksichtigte Anwohnerwünsche

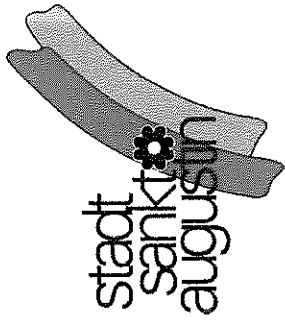
Erhalt der nicht wieder bepflanzbaren
Baumscheiben vor Hs.-Nr. 51 – 61 zur
Sicherung der Verkehrsberuhigung

- 53 -

Pläne...

...hängen an der Wand

*„berücksichtigte Anwohnerwünsche“
werden umgesetzt*

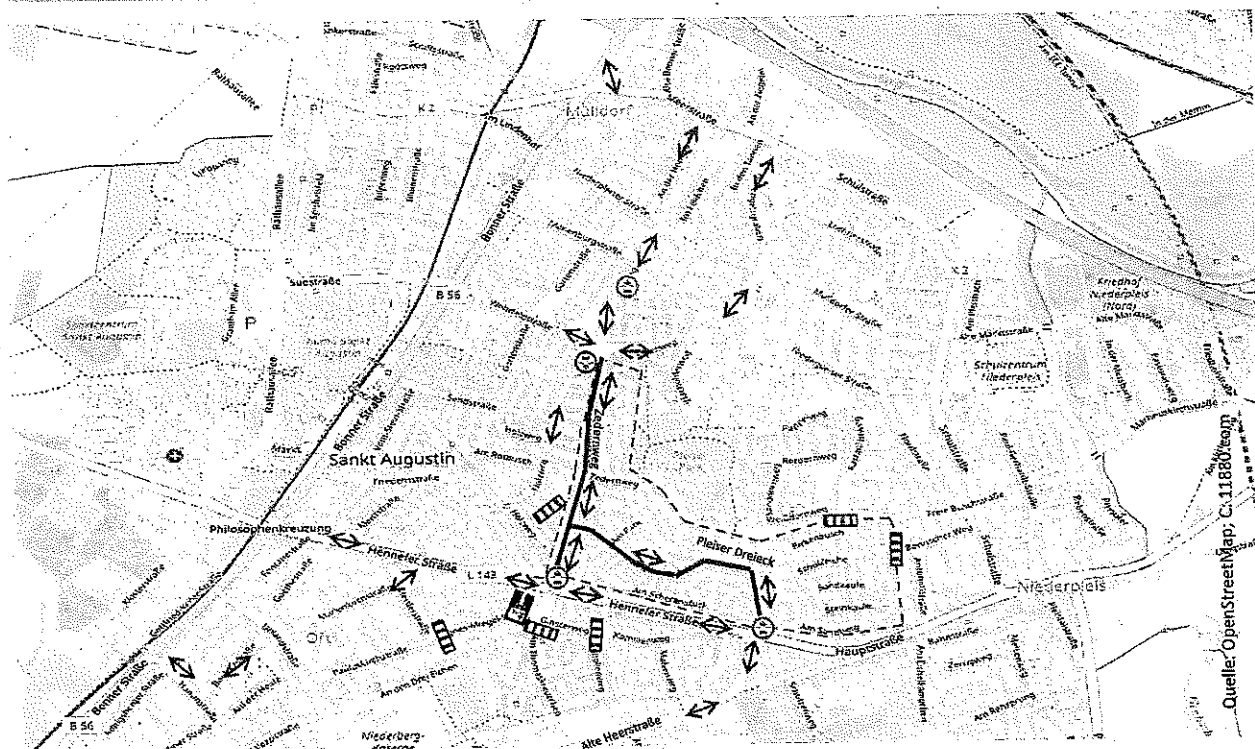


WISSENSSTADT^{PLUS}

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

- 61 -

Zedernweg und Holzweg werden als Ausweich- und Umgehungsstraße zur B56 genutzt



Erstellt: Werner Henze, Zedernweg 125, 53757 Sankt Augustin

⇄ Routen Durchgangsverkehr
 - - Abgrenzung Wohngebiet
 [X] Absperung

Quelle: OpenStreetMap; C: 11880/2000

Bürgergemeinschaft Holzweg/Zedernweg

11.04.2022

in 53757 Sankt Augustin

An den Bürgermeister der Stadt Sankt Augustin
Herrn Max Leitterstorf

Bürgerantrag gem. §24 GO NRW; Durchfahrtssperren im Zedernweg/Holzweg

Sehr geehrter Herr Leitterstorf,

Holzweg und Zedernweg verlaufen parallel zur B56 und werden in der realen Welt von Autofahrer*innen als Durchgangs/Umgehungsstraße genutzt. Zugleich sorgen diese Straßenverbindungen für entsprechenden Nord/Süd Verkehr in den Ortskernen.

Als betroffene Anwohner der beiden Straßen beantragen wir mit anliegendem Bürgerantrag Durchfahrtssperren zur Unterbindung des Durchgangs- und Umgehungsverkehrs in den beiden Straßen.

Wir bekräftigen diesen Antrag mit einer längeren Unterschriftenliste. Die Mehrheit der unmittelbar betroffenen Anwohner von Holzweg und Zedernweg unterstützen den Bürgerantrag mit ihrer Unterschrift.

Wir bitten dem Bürgerantrag zu entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen: Bürgerantrag und Unterschriftenliste

Bürgerantrag der Anwohnergemeinschaft Holzweg/Zedernweg:

Täglich nutzen 1500 Fahrzeuge (von 1900 KFZ/Tag) den Zedernweg rechtswidrig als Durchgangs- und Umgehungsstraße; im Holzweg ergeben sich vergleichbare Zahlen.

Anwohner*Innen des Holzweges und des Zedernweges beantragen die Unterbindung des Umgebungs- und Durchgangsverkehrs in ihrer Anwohnerstraße. Da die Durchsetzung der vorhandenen Verkehrsregelungen nicht zu erwarten ist soll dies durch eine Sperrung der beiden Straßen erfolgen an der am besten geeigneten Stelle. Ein Anwohner-vorschlag ist:

- Für den Holzweg: Sperrung an der Ecke Holzweg/Sandstraße.
- Für den Zedernweg: Sperrung an der Ecke Zedernweg/Pleiser Dreieck.
- Die Belange der Rettungsdienste und Fahrradfahrer sind bei der Art der Sperrung zu berücksichtigen.

Wir bitten Ort und Art der Sperrung mit den Bürger*Innen abzustimmen.

Zur Bewertung der Auswirkungen kann diese Maßnahme zunächst auch befristet werden.

Begründung:

Holzweg und Zedernweg führen durch ein reines Wohngebiet. Sie verlaufen parallel zur B56 (Abstand ca. 400 Meter) und verbinden die Ortskerne Mülldorf und Augustin Ort (teilweise Niederpleis). Die Stadtverwaltung und die politischen Vertreter wollten seinerzeit hier in Sankt Augustin modellhaft ein vorbildliches Quartier mit hoher Wohnqualität schaffen und dort mithin auch nur so viel Verkehr wie nötig zulassen. Es wurde ein Durchfahrtsverbot und eine 30er Zone zum Schutz der Anwohner eingerichtet, dies aber nicht konsequent umgesetzt.

Seit Jahren werden die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen von sehr vielen Fahrzeuglenker*Innen missachtet, deren Einhaltung wird trotz wiederholter Klagen nicht durchgesetzt. Die Existenz dieser „offenen“ Straßenverbindungen führt dabei zu folgenden unhaltbaren Funktionen:

- Abschnittsweise Umfahrung der B56 ohne Anwohner/Anliegerstatus.
- Belastung der Ortskerne mit unnötigem Nord/Süd Verkehr.
- Ausweichroute für den überregionalen Verkehr bei Störungen auf der B56.
- Belastung der Anwohner*Innen mit unzulässigem Umgehungs- / Durchgangsverkehr in erheblichem Umfang.

Die Unterbindung des Umgehungs- und Durchgangsverkehrs ist offenbar nur noch durch eine Schließung des Holzweges und des Zedernweges zu erreichen. Dieser Verkehr wird dann aus dem Wohngebiet auf die dafür zuständige Bundesstraße verlagert, dort gehört er auch hin. Dieser Grundsatz wird bekräftigt durch das ansonsten umfassend umgesetzte Sackgassenprinzip in den umliegenden Wohngebieten (z. B. die Sperrung des Wohngebietes Am Thomaskreuzchen).

Wir bitten dem Antrag zu entsprechen und diesen umzusetzen.

Ihr/e Gesprächspartner/in: Claudia Feld-Wielpütz, Benedikt Bungarten, Dirk Beutel, sB

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 6, FB 7

Federführung: FB 1

Termin f. Stellungnahme: 08.04.2022

erledigt am: 14.03.2022 vB

Antrag

Datum: 14.03.2022

Drucksachen-Nr.: 22/0132

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Betreff

Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit im Zedernweg und Holzweg

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung von Durchfahrtssperren im Zedernweg und Holzweg zu prüfen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Installation zusätzlicher verkehrsberuhigender Maßnahmen (z.B. Bremsschwellen) zu prüfen.
3. Um sowohl den bestmöglichen Standort von Durchfahrtssperren abzuwägen, als auch die damit einhergehenden Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit des Wohngebiets mit Einsatz- und Versorgungsfahrzeugen zu gewährleisten, soll ein externes Gutachten beauftragt werden, das in einer der nächsten Ausschusssitzungen sowie im Anschluss den Anwohnerinnen und Anwohnern vorgestellt wird.

Sachverhalt / Begründung:

Bereits seit vielen Jahren wird versucht, die Verkehrssituation im Zedernweg und Holzweg für die Anwohnerinnen und Anwohner zu verbessern. Im Mai 2021 teilte die Verwaltung in

einem Bürgerbrief den aktuellen Sachstand bezüglich der Verkehrssituation und der Bepflanzung mit. Demnach sind beide Straßen als Haupterschließungsstraßen für die als Stichstraßen davon abgehenden Wohngebiete gewidmet und für den Durchgangsverkehr nicht zugelassen (Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge, nur Anlieger (!) frei, VZ 260/1020-30). Aufgrund der parallelen Führung zur Bonner Straße (B56), werden beide Straßen regelmäßig als „Schleichweg“ genutzt. Dieser Durchgangsverkehr wird von den Anwohnerinnen und Anwohnern immer stärker als Belästigung und als mit der hohen Wohnqualität des Quartiers unverträglich wahrgenommen. Vielmehr sollte nur so viel Verkehr wie möglich zugelassen werden, wie es auch der straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung (Anlieger frei) entspricht.

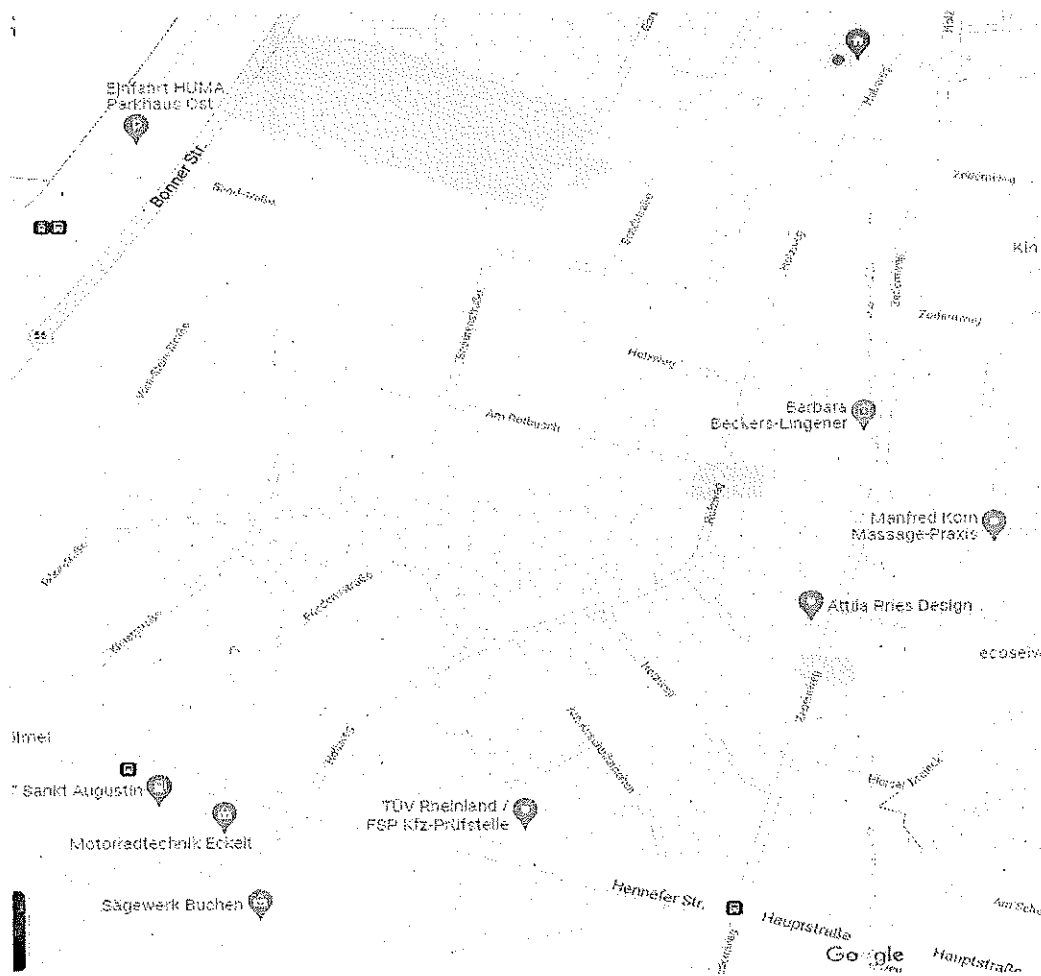
In ihrem Bürgerbrief hat die Verwaltung bereits mögliche Maßnahmen, wie eine Einbahnstraßenregelung, Durchfahrtssperren oder zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen angesprochen.

Die CDU-Fraktion spricht sich dafür aus, mit einem externen Gutachten zu prüfen, ob der Zedernweg und der Holzweg mit Durchfahrtssperren abgetrennt werden können, um den Durchgangsverkehr durch bauliche Maßnahmen zu verhindern. Dabei sollen auch die Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner, den Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit des Wohngebiets mit Einsatzfahrzeugen von Rettungsdiensten, Feuerwehr und Polizei sowie mit Versorgungsfahrzeugen wie Müllfahrzeugen und Möbelwagen betrachtet werden. Bautechnisch kann eine Durchfahrtssperre zum Beispiel als elektrisch absenkbarer Poller ausgeführt werden, die Rettungsdiensten die ungehinderte Durchfahrt ermöglichen (siehe Foto). Außerdem soll das Gutachten einen sinnvollen, bestmöglichen Standort einer Durchfahrtssperre vorschlagen (z.B. vor dem Hintergrund erforderlicher Wendemöglichkeiten).

gez. Claudia Feld-Wielpütz
gez. Benedikt Bungarten

gez. Dirk Beutel, sB
gez. Florian Schliefer

gez. René Puffe
gez. Sascha Lienesch



Gelbe Markierung – mögliche Abtrennung



Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: 22/0179

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Betreff

Mobilitätskonzept

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität stimmt der dargelegten Vorgehensweise zu und beauftragt die Verwaltung mit externer Unterstützung ein Mobilitätskonzept für die Stadt Sankt Augustin zu erstellen. Die dafür benötigten Finanzmittel sollen in den Haushalten 2023 und 2024 eingeplant werden.

Sachverhalt / Begründung:

Im Jahr 2008 wurde zuletzt ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) für die Stadt Sankt Augustin erarbeitet. Während sich ein VEP auf die verkehrstechnischen Aspekte konzentriert, wird im geplanten Mobilitätskonzept (MK) stärker auf Mobilitätsmanagement eingegangen. Insbesondere die Förderung nachhaltiger, vernetzter Mobilität soll fokussiert betrachtet und die Ergebnisse des VEP auf die aktuellen Anforderungen zur Unterstützung der Verkehrswende und zu klimaschonenden Maßnahmen bewertet werden. So sollen auf kurzen und innerstädtischen Distanzen der motorisierte Individualverkehr (MIV) verstärkt durch Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV substituiert werden und Sharing-Angebote (Auto, Fahrrad, E-Roller, etc.) eine immer bedeutsamere Rolle in der Abwicklung der alltäglichen Wege spielen. Hierauf ist die Fokussierung des Mobilitätskonzeptes deutlich stärker auszurichten.

Daher soll nun im Mobilitätskonzept auch die Herangehensweise des Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) zur Planung und Koordination der stadtweiten Mobilität angewendet werden.

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP):

Der SUMP ist ein strategischer Plan und ein Maßnahmenplan, welcher auf gängigen, in Europa üblichen Planungspraktiken der Verkehrsentwicklungsplanung aufbaut. Er berücksichtigt insbesondere die Integrations-, Beteiligungs- und Evaluierungsprinzipien, welche die gegenwärtigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen sowie

helfen sollen, die Lebensqualität in Stadt und Umland zu verbessern. Stadtmobilitätspläne bauen auf bereits bestehenden Planungsdokumenten auf und erweitern diese.

Das Mobilitätskonzept soll sich als ein fortlaufend aktualisierendes Weißbuch, also als eine Sammlung von (Teil-) Konzepten, Daten, Analysen und Maßnahmen zum Vorgehen im Bereich Verkehr und Mobilität, verstehen. Es soll ein lebendiges Werk kreiert werden, welches es zulassen soll, bereits während der Erstellung an Projekten zu arbeiten. Eine Aktualisierung soll in regelmäßigen Abständen, individuell auf die Arbeitspakete (Umsetzung von Maßnahmen, Datenerhebung, Analysen, etc.) abgestimmt, erfolgen.

Teile dieses Weißbuchs sind in der Vergangenheit bereits erarbeitet worden und sollen die Basis des Konzepts darstellen.

Vorliegende bzw. in Bearbeitung befindliche Konzepte Stadt Sankt Augustin

Die bereits bestehenden Planungsdokumente werden hier aufgelistet. Diese fungieren als Basis der zukünftigen Arbeit.

- Stadtentwicklungskonzept 2025 (2006)
- Verkehrsentwicklungsplan Sankt Augustin (2008)
- Radverkehrskonzept für Sankt Augustin (2017)
- Mobilität in Deutschland – Rhein-Sieg-Kreis (2008/2017)
- Machbarkeitsstudie „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ (2019)
- Sankt Augustin - Flächenpotenzial für eine Angebotserweiterung des Radparkens an öffentlichen Einrichtungen und örtlichen Geschäftsstraßen (2019)
- Klimaschutzteilkonzept - Klimawandelfolgenanpassung der Stadt Sankt Augustin (2021)
- Öffentliches Fahrradverleihsystem im Rhein-Sieg-Kreis (2020/21)
- Rhein-Sieg-Kreis: Kreisweites Mobilstationenfeinkonzept (Start 2020)

Andere im Verlauf aufgeführte Teilprojekte sind jüngst angestoßen worden oder befinden sich bereits in Umsetzung und stellen weitere, mit der Basis zu verknüpfende Inhalte dar:

- Stellplatzsatzung für die Stadt Sankt Augustin
- Parkraumkonzept
- Korridorstudie zur Stadtbahn 66
- Fahrplan BMM
- Ladeinfrastrukturkonzept (Stadtwerke Sankt Augustin)
- Offene Mobilitätsinfrastruktur (OMI)
- Mobility Intelligence as a Service (MIAAS)

In Abbildung 1 zusammenfassend dargestellt, soll die Basis aber nicht als starres Konstrukt verstanden werden, sondern vielmehr als eine Momentaufnahme. Auf das hier dargestellte Grundlagenwissen soll zukünftig aufgebaut werden.

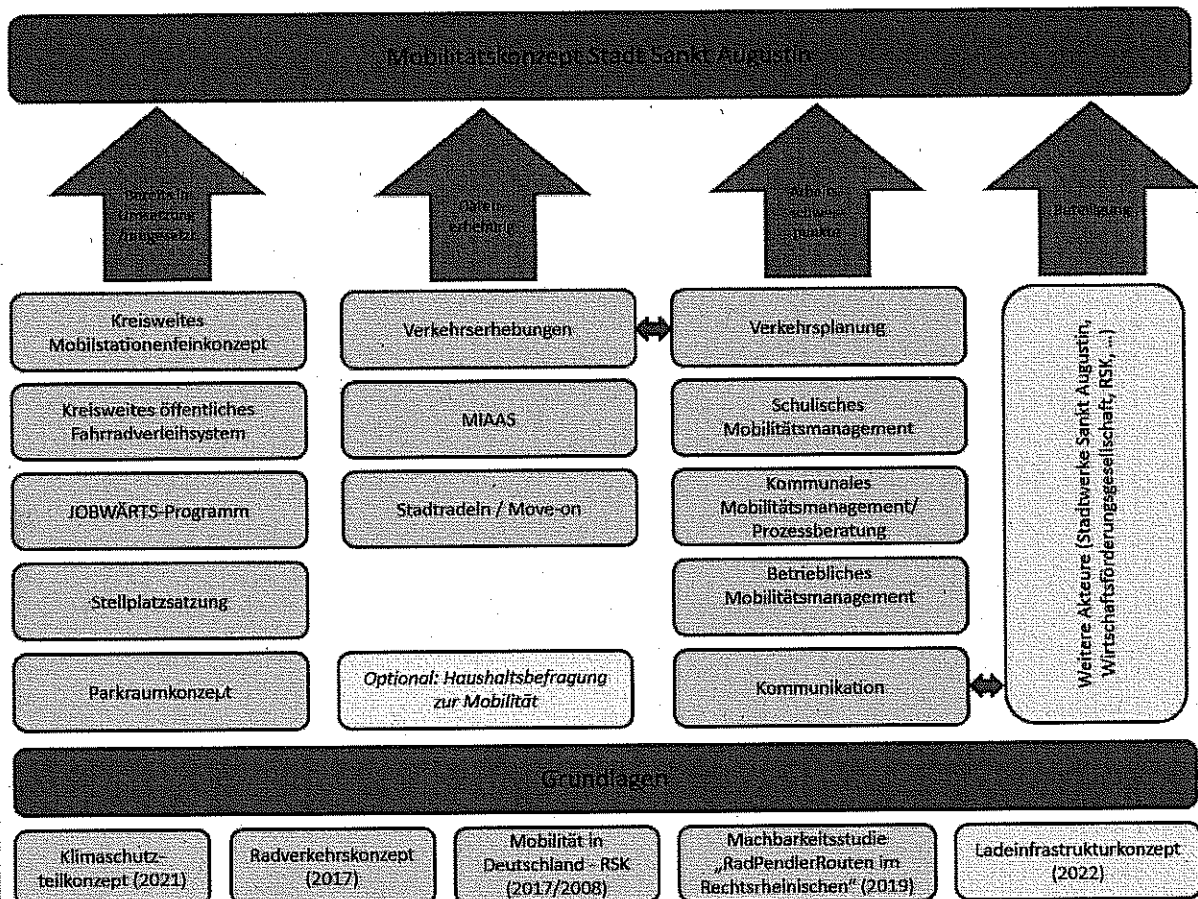


Abbildung 1 Entwurf Methodik Mobilitätskonzept

Für eine zusätzliche Datengrundlage könnte zusätzlich zum Mobilitätskonzept eine Haushaltsbefragung durchgeführt werden. Hierzu wird seitens der Verwaltung ein Vorschlag erarbeitet und dem Mobilitätsausschuss vorgelegt.

Der Arbeitsauftrag beinhaltet ebenso eine Prozessentwicklung zur standardisierten Bearbeitung bzw. Umsetzung der im Mobilitätskonzept (Katalog) hinterlegten Maßnahmen. Eine Gesamtstrategie sowie ein Leitbild sollen formuliert werden, an denen sich das zukünftige Handeln im Bereich Verkehr und Mobilität orientiert.

Umsetzung/Finanzierung

Die Stadt Sankt Augustin möchte ein stadtweites, wie vorausgehend beschriebenes, Mobilitätskonzepts erarbeiten.

Aufgrund des hohen Arbeitsaufwandes ist dies nicht alleine durch die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung realisierbar, weshalb ein externes Fachbüro den Erarbeitungsprozess begleiten soll. Zudem können externe Fachbüros Erfahrungen aus bereits erstellten Mobilitätskonzepten und anderen Kommunen in die Erstellung einbringen.

Im Haushalt 2023 wurden bereits Gelder in Höhe von 85.000 Euro für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes hinterlegt.

Für das Mobilitätskonzept kann ein Förderantrag beim Land Nordrhein-Westfalen gestellt werden. Der Fördersatz beträgt bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, jedoch beläuft sich der Höchstbetrag pro Konzept auf einen Euro pro Einwohner im Konzeptgebiet (aufgerundet auf volle 1.000er).

Im Haushaltsplan 2023 sind bislang 85.000 Euro Ausgaben und 56.000 Euro Einnahmen durch die Förderung (aufgrund der Einwohnerzahl) vorgesehen.

Die bislang vorgesehenen Gelder werden möglicherweise nicht für die externe Begleitung ausreichen. Zur Ausschusssitzung am 28.04.2022 wird eine Tischvorlage mit einer Kosten-schätzung eingebracht.

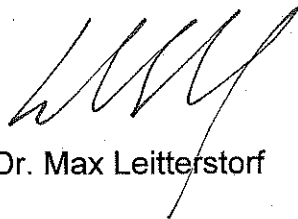
Regionaler Kontext

Mobilität hört nicht an der Stadtgrenze auf. Daher pflegt die Stadt Sankt Augustin einen regen interkommunalen Austausch mit den Mobilitätsmanager*innen der Nachbarkommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis. Bei der Konzeptionellen Planung sollen demnach nicht nur die Planungen, Konzepte und Anträge Sankt Augustins sondern auch zukünftige Planungen zur Mobilität über die Stadtgrenze hinaus Berücksichtigung finden.

Vorgehensweise:

Die Verwaltung wird nach Beschluss des Mobilitätsausschusses zur Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes mit externer Begleitung einen Förderantrag über die Förderrichtlinie „Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ (FöRi-MM) einreichen. Zudem soll in diesem Jahr ein Ausschreibungsverfahren zur Auswahl eines geeigneten Fachbüros durchgeführt werden, sodass im Jahr 2023 mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes begonnen werden kann.

Hinsichtlich einer optionalen Haushaltsbefragung wird seitens der Verwaltung ein Vorschlag erarbeitet und dem Mobilitätsausschuss zur Entscheidung vorgelegt.



Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von

☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.

☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: **22/0175**

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Betreff

Angebotsausbau Buslinien 508 und 527

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität beschließt die Weiterentwicklung des Busverkehrs in Sankt Augustin und unterstützt die vorgeschlagenen Maßnahmen des Aufgabenträgers Rhein-Sieg-Kreis.

Sachverhalt / Begründung:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises hat die Kreisverwaltung am 01.03.2021 beauftragt, eine **Fünfjahresstrategie zum Ausbau des ÖPNV** zu erarbeiten und daraus resultierende Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Ein bereits identifizierter Handlungsschwerpunkt betrifft die Buslinien 508 und 527. Beide Linien sind gemäß Nahverkehrsplan (NVP) dem Primärnetz im verdichteten Raum zugeordnet und zeichnen sich im kreisweiten Vergleich durch eine sehr hohe Fahrgastnachfrage aus (ca. 3.800 bzw. 4.200 Fahrgäste pro Normalwerktag). Jedoch sind die im NVP festgelegten Bedienungsstandards bislang nicht realisiert. Diese sehen in Abstimmung mit den Angeboten im S-Bahn- und Stadtbahnnetz Mo-Sa tagsüber mindestens einen 20-Minuten-Takt und in den Schwachverkehrszeiten (samstagsmorgens, sonntags und abends an allen Tagen ab ca. 20:30 Uhr) mindestens einen 30-Minuten-Takt vor. Bei hoher Nachfrage sind darüber hinausgehend 10-Minuten-Takte zumindest in den Hauptverkehrszeiten anzustreben. Die derzeit auf den beiden Linien gefahrenen Takte sind nicht kompatibel mit dem Stadtbahn- und S-Bahn-Netz, weswegen bislang keine systematischen Anschlüsse mit dem Schienenverkehr hergestellt werden können.

Im Rahmen der politischen Beratung zur **Korridorstudie Stadtbahnlinie 66** ist eine Verbesserung des zubringenden Busverkehrs thematisiert worden (vgl. Antworten auf Fragen zur Korridorstudie, Ausschuss für Mobilität vom 14.09.2021). Genannt wurden hier ebenfalls die Linien 508 und 527 sowie außerdem die Linie 529 (Hennef - Sankt Augustin - Bonn). Der Rhein-Sieg-Kreis hat die Prüfung entsprechender Maßnahmen zugesagt. Die beiden Linien 508 und 527 stehen hier kurzfristig aufgrund des bestehenden Fahrgastauf-

kommens einerseits sowie der Handlungserfordernisse gemäß Nahverkehrsplan andererseits im Vordergrund (siehe oben). Veränderungen auf der Linie 529 stehen dagegen unter dem Vorbehalt einer Beschlussfassung auch des benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Bonn. In diesem Zusammenhang werden mögliche Maßnahmen auf dieser Linie vom Rhein-Sieg-Kreis in die kontinuierliche interlokale Abstimmung eingebracht.

Die Linie 508 besitzt erhebliche Relevanz zur Anbindung des Entwicklungsgebietes **Butterberg**. Gemäß Erläuterungsbericht „*Städtebaulicher Entwurf für den Wissenschafts- und Gründerpark*“ soll der Takt der Linie 508 spätestens dann verdichtet werden, wenn das Plangebiet mit den ersten Nutzungen belegt wird. Diese Anforderung wird vom Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger ausdrücklich unterstützt (Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises vom 17.09.2021 zur 17. Änderung des Flächennutzungsplanes und Bebauungsplans Nr. 112 „Wissenschafts- und Gründerpark“ im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB).

Der Rhein-Sieg-Kreis plant vor diesen Hintergründen auf den beiden Linien 508 und 527 die nachfolgend geschilderten Maßnahmen, mit denen nach Erfahrung aus ähnlichen Projekten (z. B. 2019 eingerichtete neue Linie 540 Sankt Augustin - Bonn) die Aktivierung erheblicher zusätzlicher Fahrgastpotenziale für den ÖPNV zu erwarten ist.

Linie 508 Spich – Troisdorf - Sankt Augustin:

- Taktverdichtung Mo-Fr Betriebsbeginn bis ca. 20:30 Uhr von 30'- auf 20'-Takt
- Taktverdichtung Samstag ca. 10:30 bis 20:30 Uhr von 30'- auf 20'-Takt
- Taktverdichtung Sonntag und Abendverkehr von 60'- auf 30'-Takt

Linie 527 Siegburg – Buisdorf - Hennef:

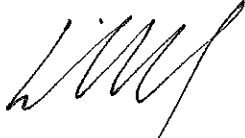
- Taktverdichtung Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags von 15'- auf 10'-Takt, damit Anschluss u. a. von Buisdorf an alle Fahrten der S-Bahn-Linien S12/19 von/nach Köln sowie der Stadtbahnlinie 66 von/nach Bonn
- Taktverdichtung Mo-Fr in den Nebenverkehrszeiten bis ca. 20:30 Uhr von 30'- auf 20'-Takt
- Taktverdichtung Samstag ca. 10:30 bis 20:30 Uhr von 30'- auf 20'-Takt
- Taktverdichtung Abendverkehr von 60'- auf 30'-Takt
- Einführung von stündlichen Nachtfahrten am Wochenende; damit erstmalige Anbindung von Buisdorf im Nachtverkehr

Weitere Hinweise:

- Sonntags besteht auf der Linie 527 bereits ein 30'-Takt entsprechend der Rahmenvorgaben des NVP, weswegen für diese Verkehrszeit keine Taktverdichtung vorgesehen ist.
- Bezüglich der Linie 508 sollte aus Sicht des Aufgabenträgers zur Realisierung des Wissenschafts- und Gründerparks perspektivisch eine weitere Verdichtung auf 10'-Takt in den Hauptverkehrszeiten geprüft werden, um den Standort im Berufsverkehr noch besser an das Stadtbahn- und S-Bahn-Netz anbinden zu können.
- Die Harmonisierung der Takte mit dem Schienenverkehr (S-Bahn und Stadtbahn) wird mit den o. g. Maßnahmen vollumfänglich erreicht.
- Aus Siegburg, Hennef und Troisdorf liegen bereits zustimmende Beschlüsse vor.
- Auf Grundlage der Beschlüsse in den betroffenen Städten soll die endgültige Beschlussfassung im Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreis in dessen Sitzung am 24.05.2022 erfolgen, womit die entsprechenden Fahrplanänderungen eingeleitet werden können.
- Das verbesserte Angebot soll dann zum nächsten Fahrplanwechsel am 11.12.2022 starten.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stadt Sankt Augustin würden nach Realisierung der Maßnahmen eine zusätzliche ÖPNV-Fahrleistung von etwa 85.000 km/a und damit zusätzliche Kosten über die ÖPNV-Umlage von etwa 82.000 €/a (Preisstand 2021) entstehen.



Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen (siehe oben)

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

- ☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.
☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stadt Sankt Augustin würden nach Realisierung der Maßnahmen eine zusätzliche ÖPNV-Fahrleistung von etwa 85.000 km/a und damit zusätzliche Kosten über die ÖPNV-Umlage von etwa 82.000 €/a (Preisstand 2021) entstehen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

→ 
(Leitersdorf, BM)

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen (siehe oben)

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Sitzungsvorlage

Datum: 09.03.2022
Drucksache Nr.: 22/0120

Beratungsfolge
Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin
28.04.2022

Behandlung
öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Umlaufsperrn an Radverkehrsanlagen; Bericht der Verwaltung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

In seiner Sitzung am 16.03.21 hat der Ausschuss beschlossen:

„Der Mobilitätsausschuss des Rates der Stadt Sankt Augustin beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung (z. B. im Rahmen der Radverkehrsschau) aller Umlaufsperrn sowie Pfosten/Poller und sonstiger Einbauten auf Fuß- und Radwegeverbindungen im Stadtgebiet:

1. In jedem Einzelfall hat eine Abwägung zu erfolgen, ob das mit der Errichtung der Umlaufsperrn bzw. des Hindernisses angestrebte Ziel durch andere Maßnahmen (z. B. Beschilderung, Markierung, bauliche Veränderung etc.) erreicht werden kann.
2. Unvermeidliche Umlaufsperrn bzw. Poller/Pfosten etc. werden in jedem Fall so ausgelegt, dass sie auch von Fahrrädern mit Anhängern und Lastenrädern gut passiert werden können, ohne Absteigen zu müssen. Zudem ist die Sichtbarkeit zu prüfen und ggf. zu verbessern (Reflektion).
3. Die Verwaltung informiert den Mobilitätsausschuss über das Ergebnis der Prüfungen und legt dar, bis wann die Ergebnisse umgesetzt werden können.“

Eine Übersicht zu der im Zuge der zugesagten bislang erfolgten sukzessiven Erfassung der Umlaufsperrren/Pfosten/Poller können den dieser Vorlage beigefügten Anlagen entnommen werden. Im Rahmen der Außendiensttätigkeiten erfolgt eine laufende weitere Ermittlung und Ergänzung der Liste. Hinweise aus der Bevölkerung und Politik werden ebenfalls aufgenommen.

Ab dem 01.04.2022 ist die vakante Stelle im Verkehrssachgebiet des FB 1 wieder besetzt.

Im Rahmen der bestehenden personellen Ressourcen in den Fachbereichen 1, 6 und 7 sowie unter Berücksichtigung der darüber hinaus bestehenden, zum Teil im Rahmen der „Mittelstandsorientierten Kommunalverwaltung“ mit Fristen versehenen Aufgaben, wird nun eine Prüfung der bestehenden und ggf. noch darüber hinaus ermittelten Umlaufsperrren/Pfosten/Poller erfolgen. Wie bereits zugesagt, werden aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde/Verkehrsplanung/Straßenbaulasträger nicht mehr erforderliche Sperranlagen weggenommen. Sofern diese noch aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind, erfolgt – soweit erforderlich – ein Umbau mit Anpassung an den aktuellen Stand der Technik.

Zum Stand der Umsetzung wird die Verwaltung Mitte 2023 erneut berichten.



Dr. Max Leitterstorf
Bürgermeister

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☒ Mittel stehen im Budget des FB 7 zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlagen:

- Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

[illegible]

Umlaufsperrren-/Sperrpfostenbestand im Stadtgebiet

[illegible]

Sitzungsvorlage

Datum: 28.03.2022
Drucksache Nr.: **22/0171**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	28.04.2022	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Umsetzung von Bordsteinabsenkungen in Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Mobilitätsausschuss der Stadt Sankt Augustin beschließt, das Konzept zur Absenkung der Bordsteine in Sankt Augustin umzusetzen.
- 2.) Für die Jahre 2022 – 2025 stehen jährlich Mittel in Höhe von 50.000,00 EUR (insgesamt 200.000,00 EUR) zur Verfügung. Zur gesamten Umsetzung des Konzeptes sind z. Zt. weitere Mittel in Höhe von 345.000,00 EUR erforderlich. Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung, die zusätzlichen benötigten Mittel im Zuge der Aufstellung des Entwurfs der Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2023 und die Jahre der Finanzplanung entsprechend anzumelden.

Sachverhalt / Begründung:

Die Umsetzung von Bordsteinabsenkungen ist ein wichtiges Mittel zur Erhaltung einer barrierefreien Lebens- und Arbeitsumgebung. Aufgrund der immer stärker werdenden Alterung der Gesellschaft ist gerade die Ermöglichung der barrierefreien Bewegung im direkten Wohnumfeld ein sehr wichtiger Baustein für die gerechte Teilhabe in der Stadt von morgen.

Im Haushaltsentwurf 2018/2019 haben die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und die SPD einen Änderungsantrag für ein Sonderprogramm „Bordsteinabsenkungen“ zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bestand, insbesondere für ältere Menschen mit Rollatoren, gestellt, der einstimmig angenommen wurde.

Aufgrund des bestehenden Personalmangels konnte zuerst kein Konzept für die Umsetzung der Bordsteinabsenkungen verarbeitet werden. Dies ist aber erforderlich, um ein „Windhundrennen“ bei der Reihenfolge der umzusetzenden Maßnahmen zu vermeiden. Nichts-

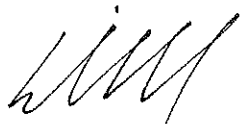
destotrotz wurden bei Neuplanungen von Straßen immer die Barrierefreiheitskriterien umfänglich berücksichtigt.

Seit 2019 wurden erste Ideen und Vorgehensweisen zu den Nullabsenkungen in einer kleineren Arbeitsgruppe diskutiert. 2020 wurde eine AG konzipiert, die aus Vertretern der Stadtverwaltung (FB 7 mitsamt dem Bauhof, FB 6- Verkehrsplanung und Stabsstelle Barrierefreie Stadt und Sonderprojekte) sowie Vertretern der Betroffenen (Ehrenamtliche Behindertenbeauftragte der Stadt Sankt Augustin, dem Fachbeiratsvorsitzender des RSK, Blinden- und Sehbehindertenverein Bonn/Rhein-Sieg e. V. sowie einem auf den Rollstuhl angewiesenen Vertreter der Deutschen Gesellschaft für Osteogenesis Imperfecta Betroffene e.V.) bestand. In dieser AG wurden bestehende Ausbaustandards der Stadt Sankt Augustin diskutiert und modifiziert.

2021 konnte von der Stabsstelle barrierefreie Stadt und Sonderprojekte eine Studentin als Praktikantin gewonnen werden, die die ersten Begehungen der Ortsteile aufgrund vorher gemeinsam erarbeiteter festgelegter Kriterien vorgenommen hat. Die weiteren Begehungen und Analysen sind jetzt in einem Konzept zusammengefasst worden. Dieses wurde am 02.02.2022 den Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern der Ortsteile in einer Videokonferenz präsentiert und diskutiert. Ziel war es, die Überlegungen der Stadtverwaltung mit den Kenntnissen der Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher abzugleichen und die Bordsteinabsenkungen zu priorisieren. Somit existiert jetzt ein in sich stimmiges Konzept zur weiteren Vorgehensweise bei der Umsetzung der Bordsteinabsenkungen in Sankt Augustin, das jetzt im Mobilitätsausschuss vorgestellt wird.

Da insgesamt festgestellt wurde, dass um die 109 Bordsteinabsenkungen durchgeführt werden müssen, um die wichtigsten Wegeverbindungen barrierefrei umzubauen, steht jetzt schon fest, dass die zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von 200.000,00 EUR nicht auskömmlich sein werden. Insgesamt müssen mindestens weitere 345.000,000 EUR für die Komplettmaßnahme zur Verfügung stehen. Hierbei wurden die Absenkungen, die infolge der Umsetzung des aktuellen Straßen und Wegekonzeptes (Stand 10/2020) gebaut werden, bereits berücksichtigt. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln können ca. 40 Bordsteinabsenkungen (Kalkulation Stand Ende 2021) durchgeführt werden. Sollten weitere Mittel für die Umsetzung des gesamten Konzeptes zur Verfügung gestellt werden, wird das Konzept in Gänze ca. 2033 umgesetzt sein. Damit könnten weitere 69 Bordsteinabsenkungen durchgeführt werden.

Abhängig vom Jahresvertragspartner, der die Bordsteinabsenkungen durchführt, könnte die Umsetzung des Konzeptes beschleunigt werden. Nach heutiger Einschätzung ist eine Verdopplung der Anzahl der Bordsteinabsenkungen im Jahr möglich, so dass mit einer Fertigstellung 2026/2027 zu rechnen wäre. Hierzu müssten der Ansatz der Haushaltsmittel je Jahr auf 100.000,00 EUR verdoppelt werden.



Dr. Max Leitterstorf
Bürgermeister

Die Maßnahme

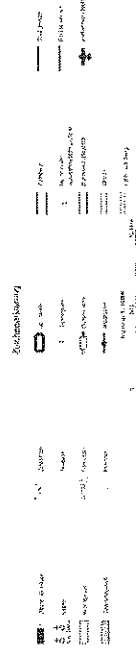
- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

- ☒ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan nach Genehmigung des Haushaltes unter Produkt 12-01-01- zur Verfügung.
- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

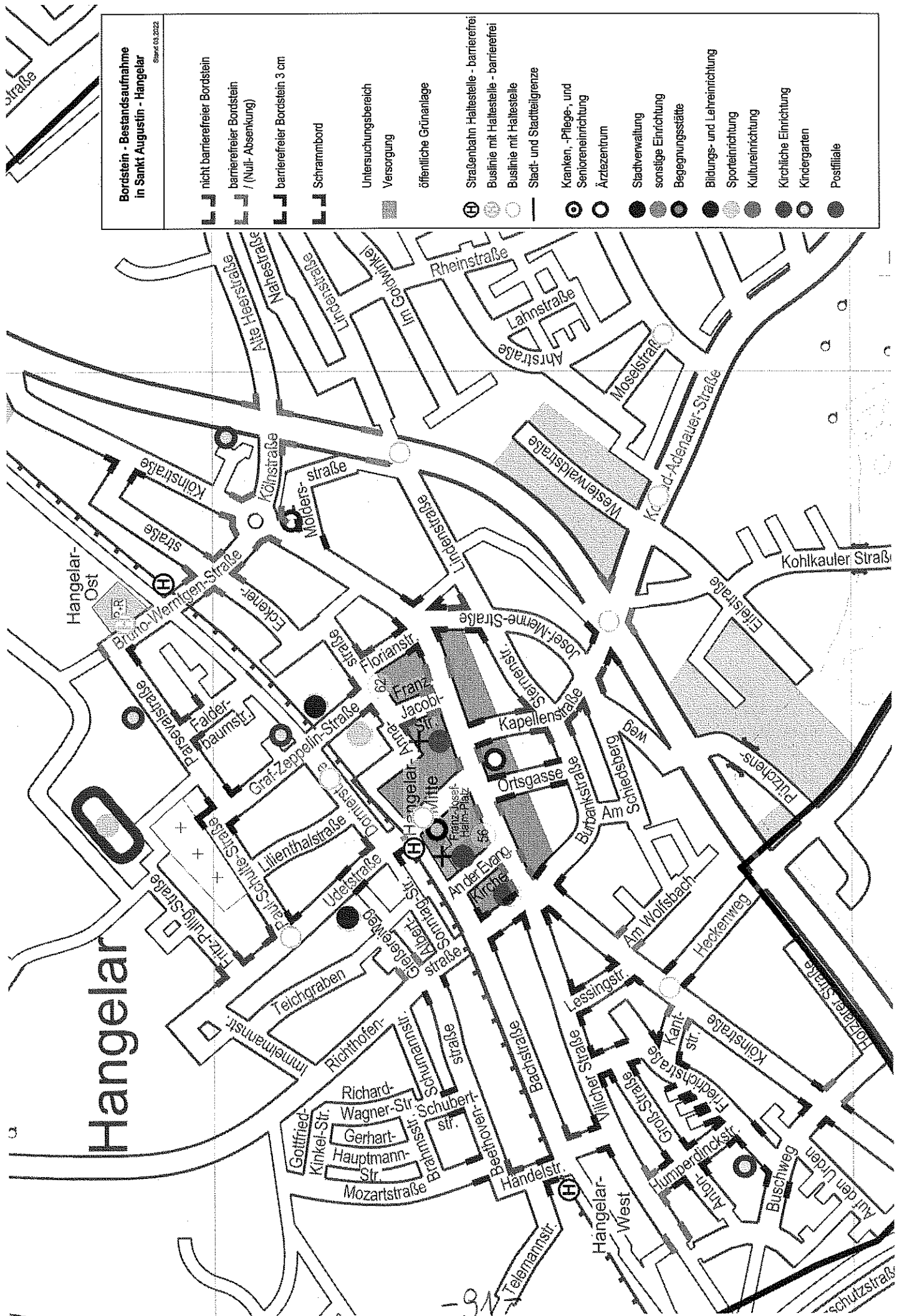
Zur Finanzierung wurden bereits 200.000,00 € veranschlagt; insgesamt sind 345.000,00 € bereit zu stellen. Davon entfallen 50.000,00 € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☒ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☐ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

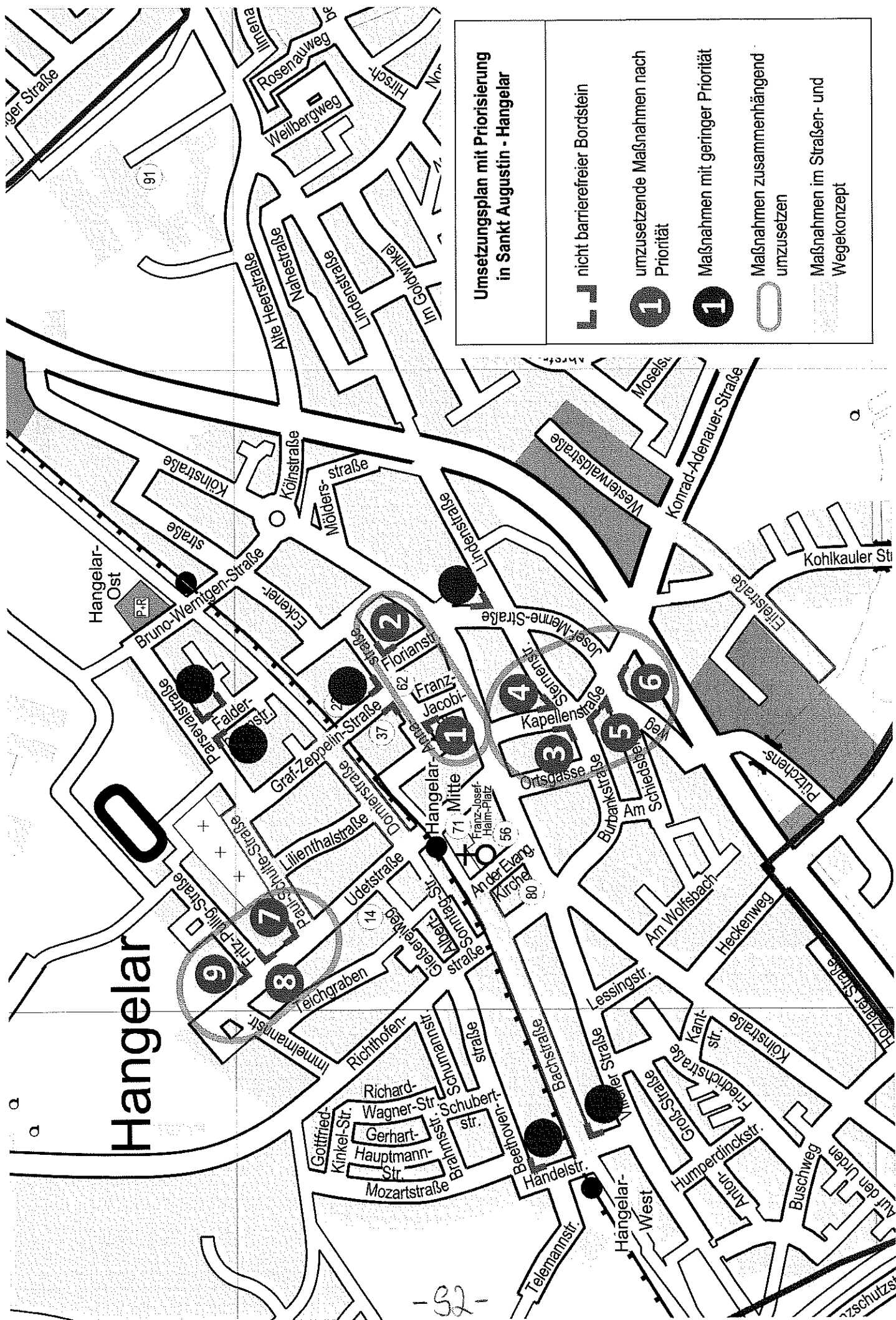


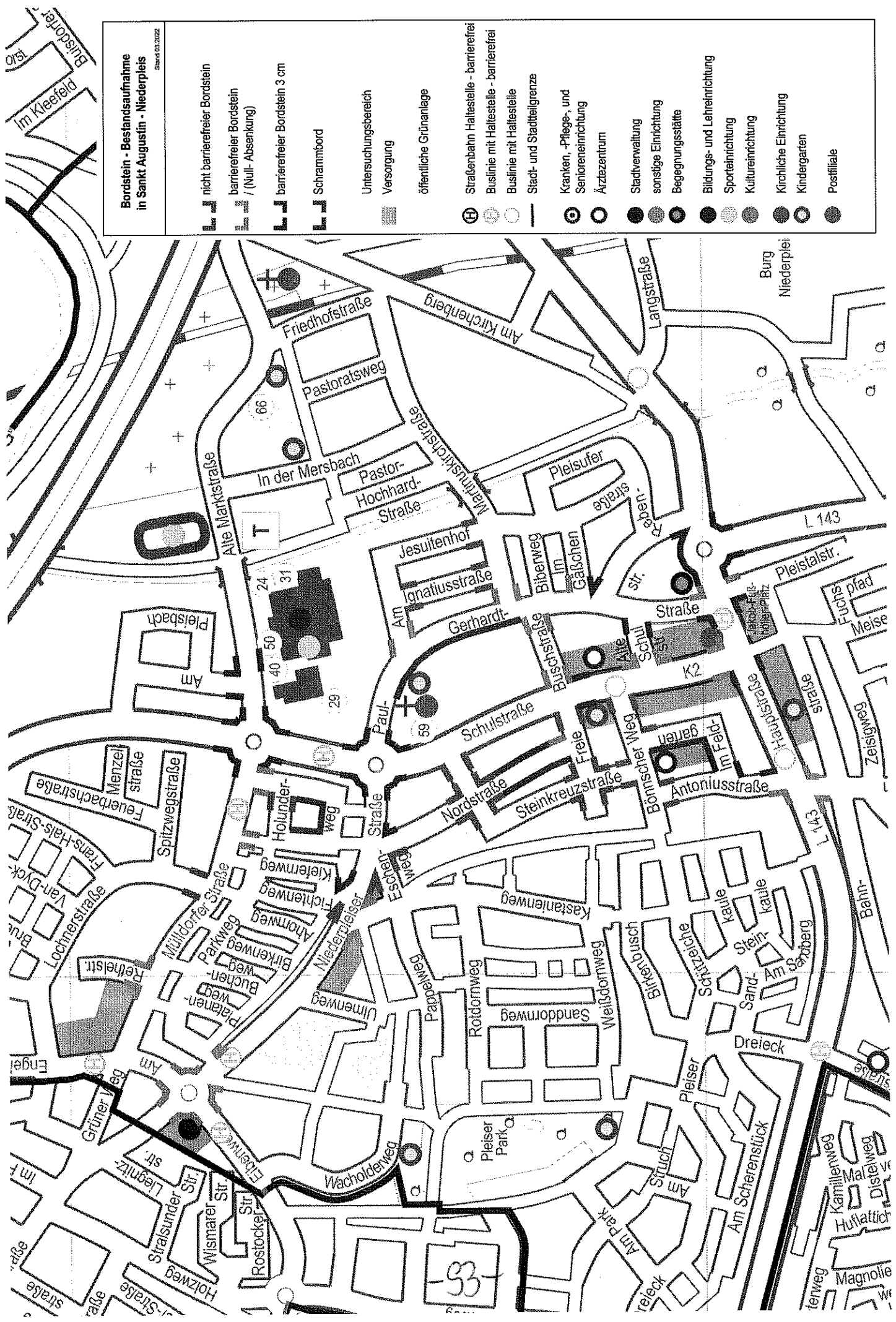
STRASSENVERZEICHNIS

[illegible]



Hangelar





nicht barrierefreier Bordstein

barrierefreier Bordstein
/ (Null-Absenkung)

barrierefreier Bordstein 3 cm

Schrammbord

Versorgung

Öffentliche Grünanlage

Straßenbahn Haltestelle - barrierefrei

Buslinie mit Haltestelle - barrierefrei

Buslinie mit Haltestelle

Stadt- und Stadtteilgrenze

Kranken, -Pfleger, und

Senioreneinrichtung

Ärztzentrum

Stadtverwaltung

sonstige Einrichtung

officers and crew

આભારજન્ય

Bildungs- und Lehrereinrichtung

Sportsteilrichtung

2014/04/11 14:11

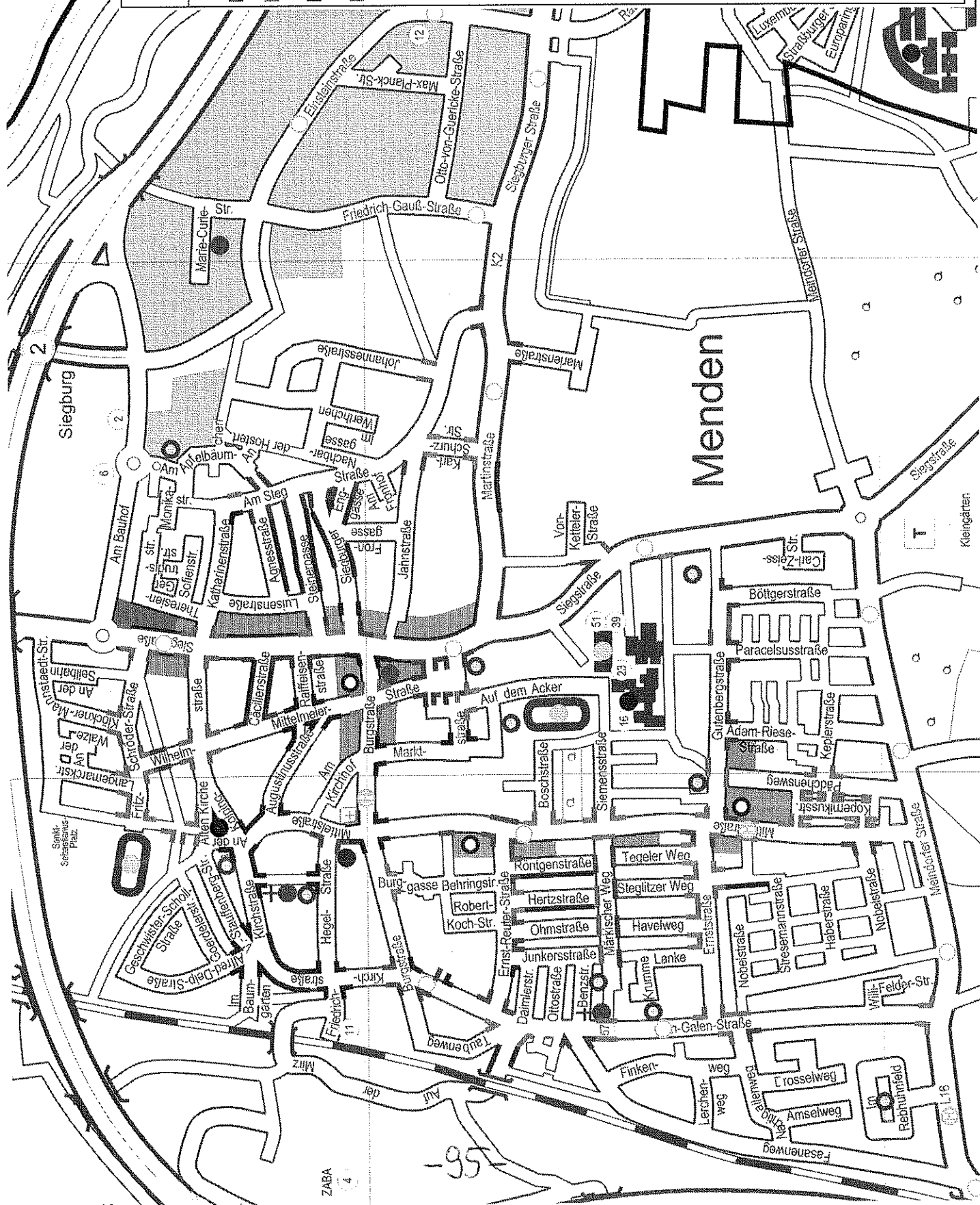
Kulturpolitik und

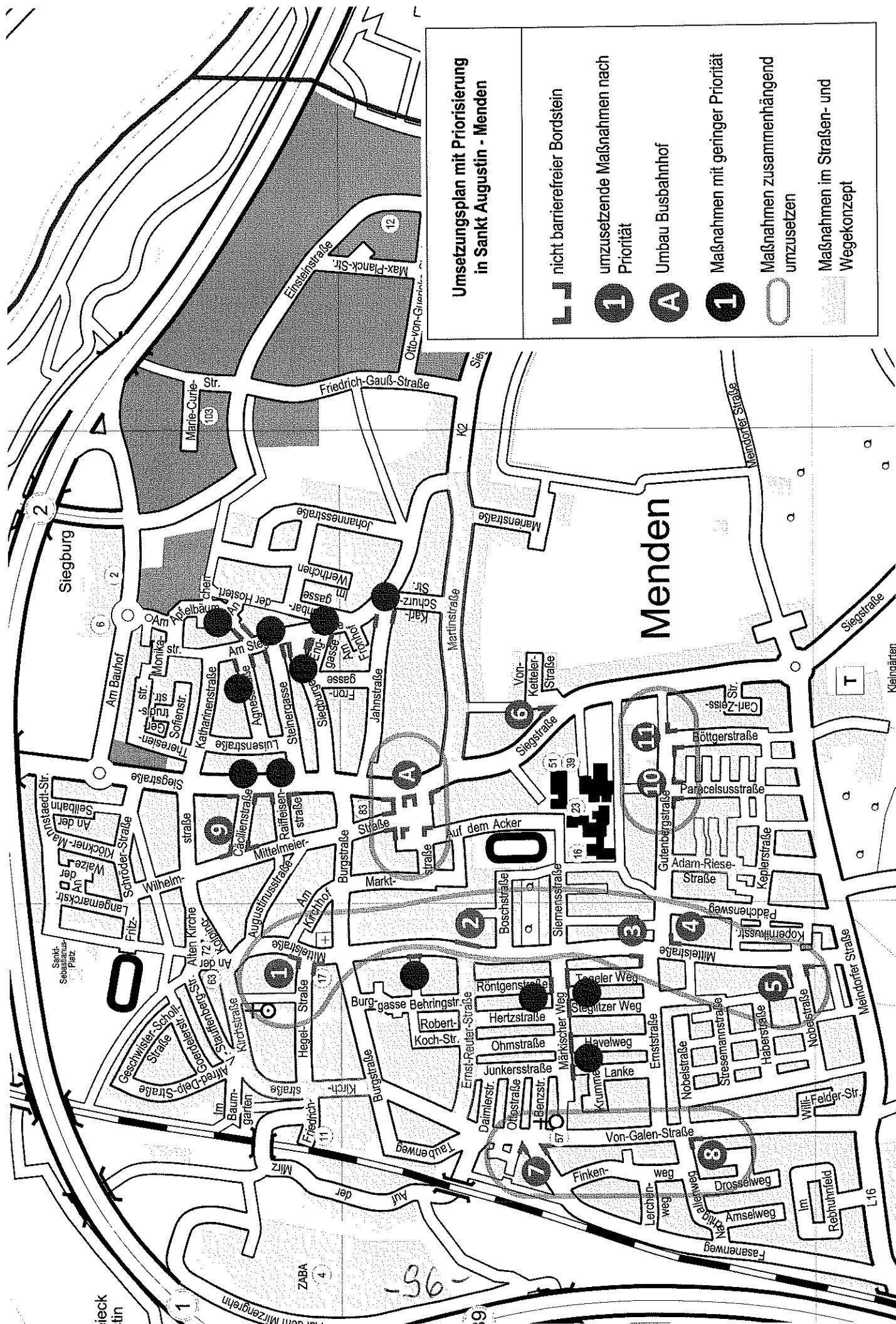
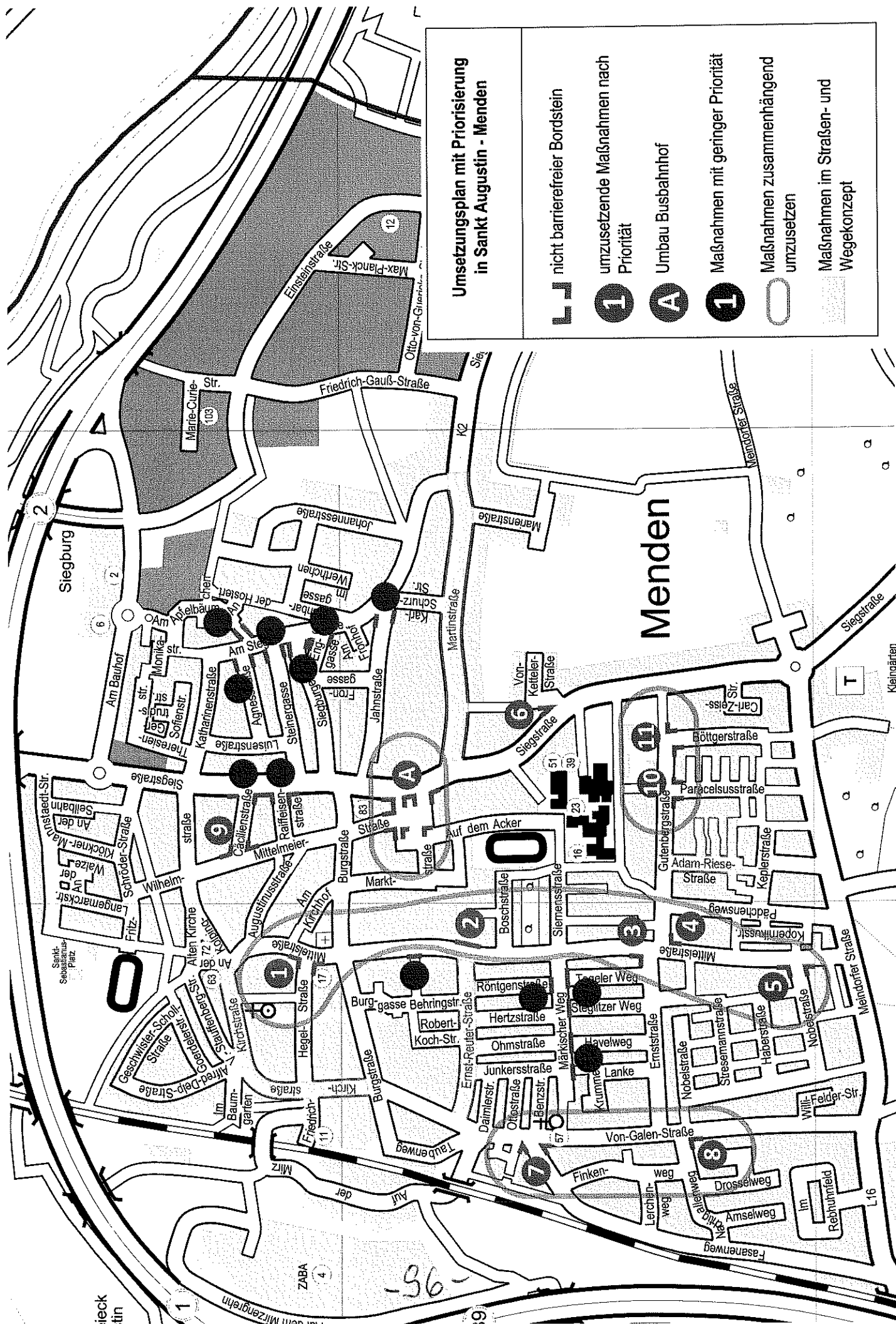
Kirchliche Einrichtung

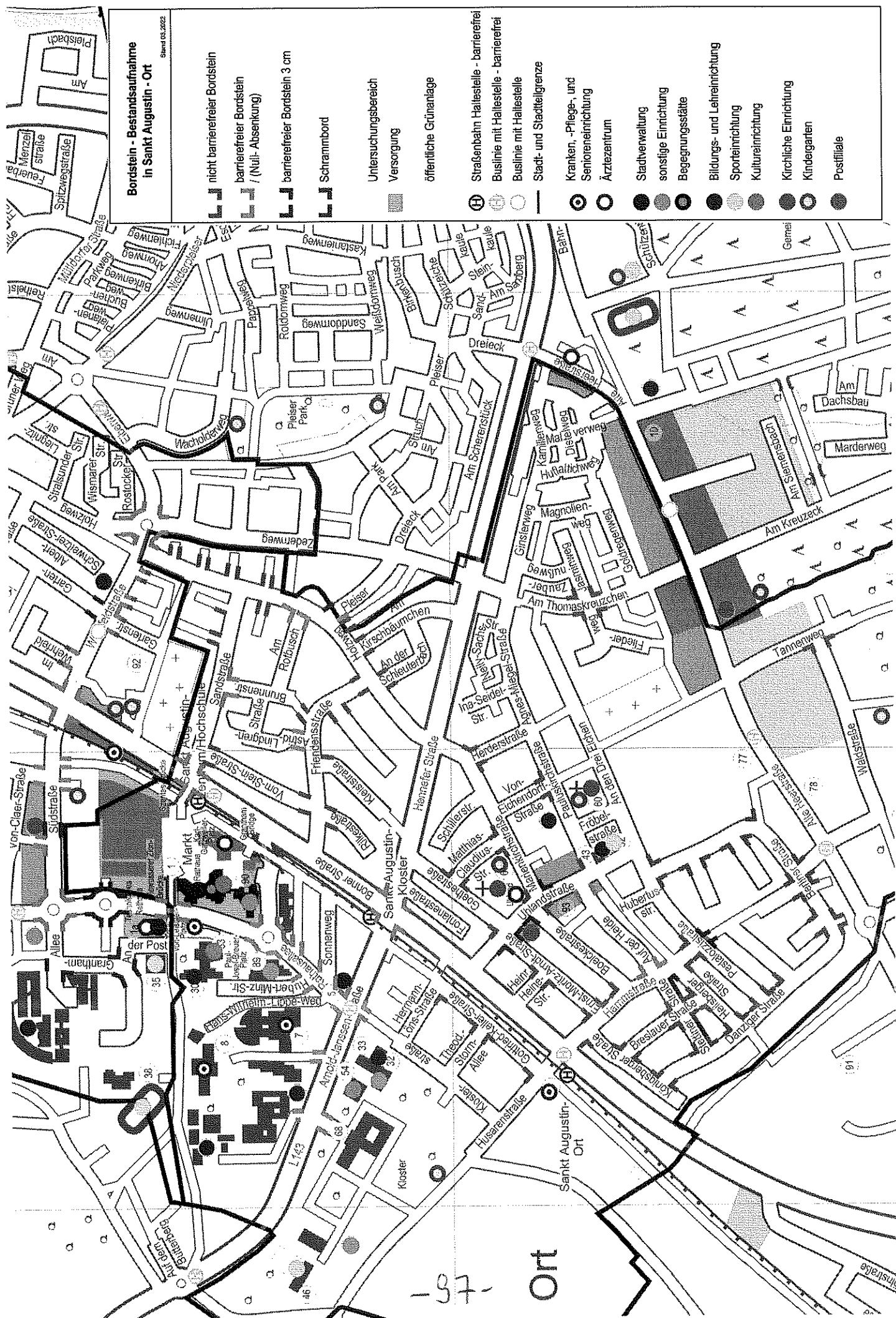
Kindergarten

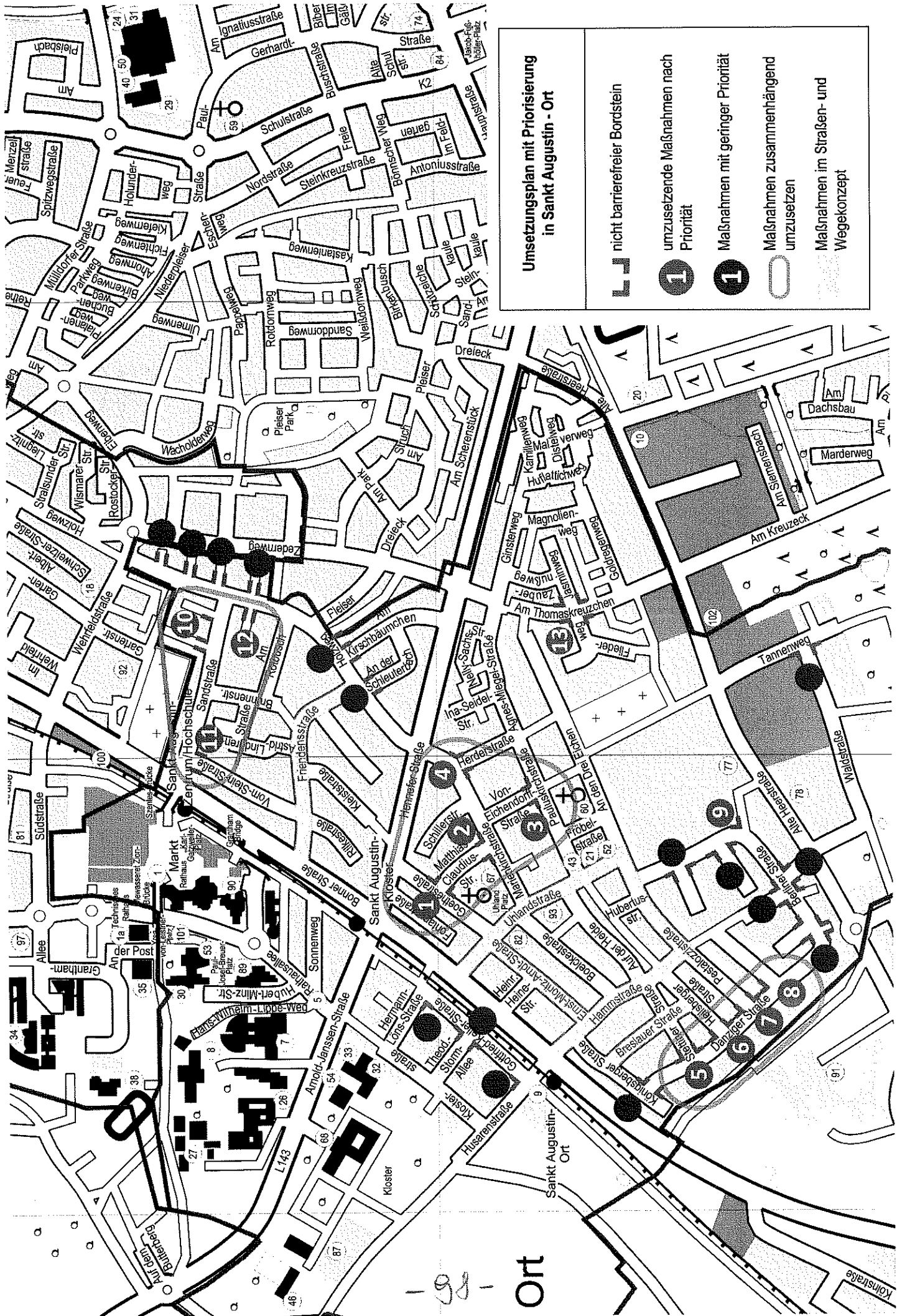
Kulturgarten

Postfiliale



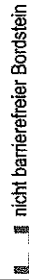






Bordstein - Bestandsaufnahme in Sankt Augustin - Mülldorf

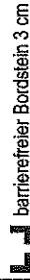
Stand: 03.2022



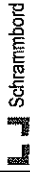
nicht barrierefreier Bordstein



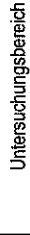
barrierefreier Bordstein
(Null- Absenkung)



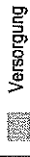
barrierefreier Bordstein 3 cm



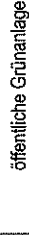
Schrammbord



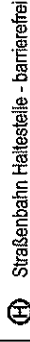
Untersuchungsbereich



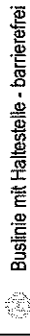
Versorgung



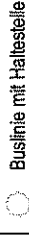
öffentliche Grünanlage



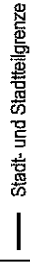
Straßenbahn Haltestelle - barrierefrei



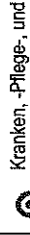
Buslinie mit Haltestelle - barrierefrei



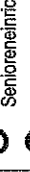
Buslinie mit Haltestelle



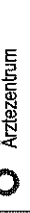
Stadt- und Stadtteilgrenze



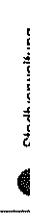
Kranken-, Pflege-, und
Senioreneinrichtung



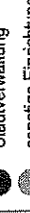
Ärztzentrum



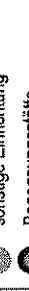
Stadtverwaltung



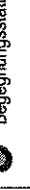
sonstige Einrichtung



Begegnungsstätte



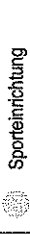
Bildungs- und Lehrereinrichtung



Sporteinrichtung



Kultureinrichtung



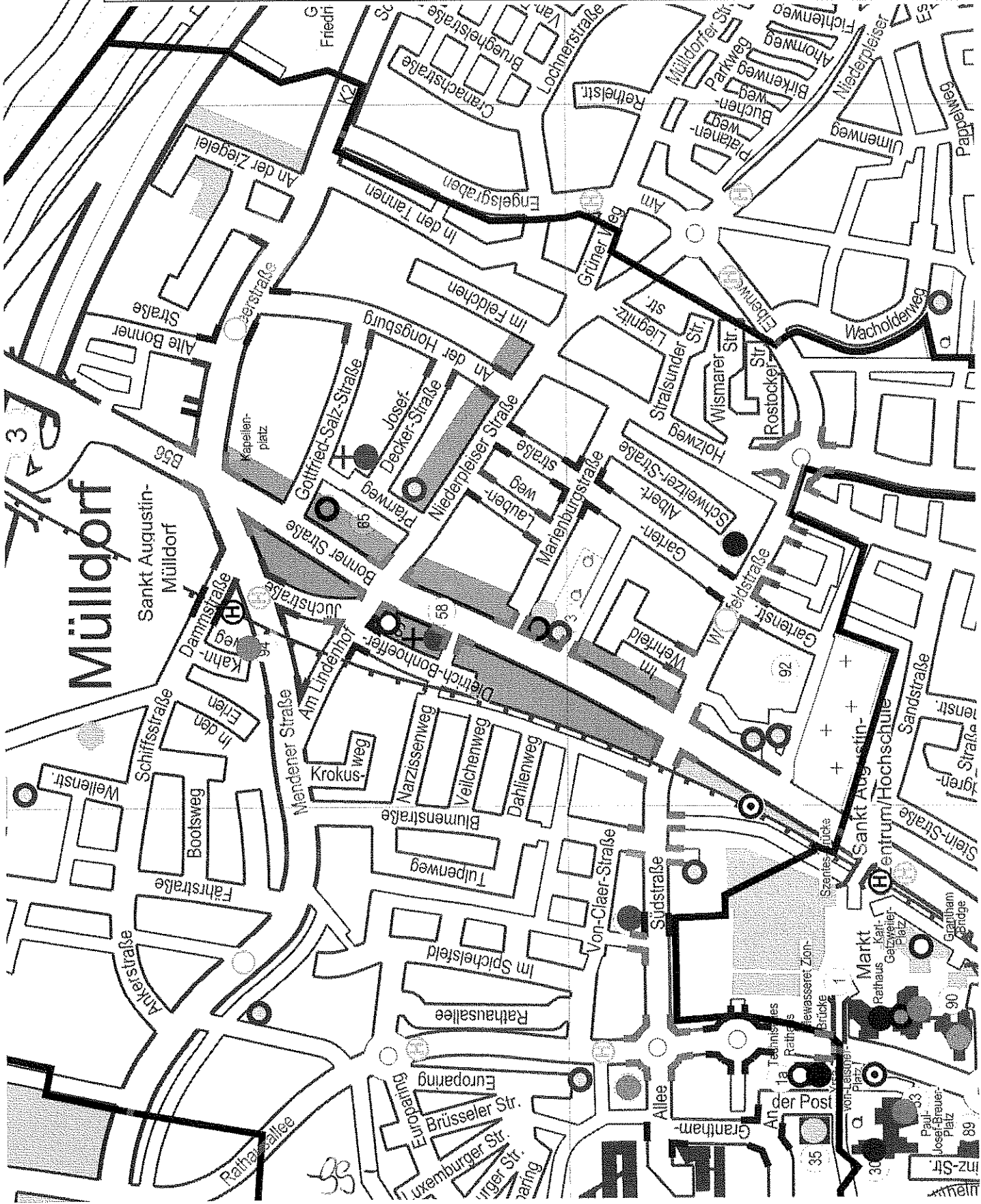
Kirchliche Einrichtung



Kindergarten

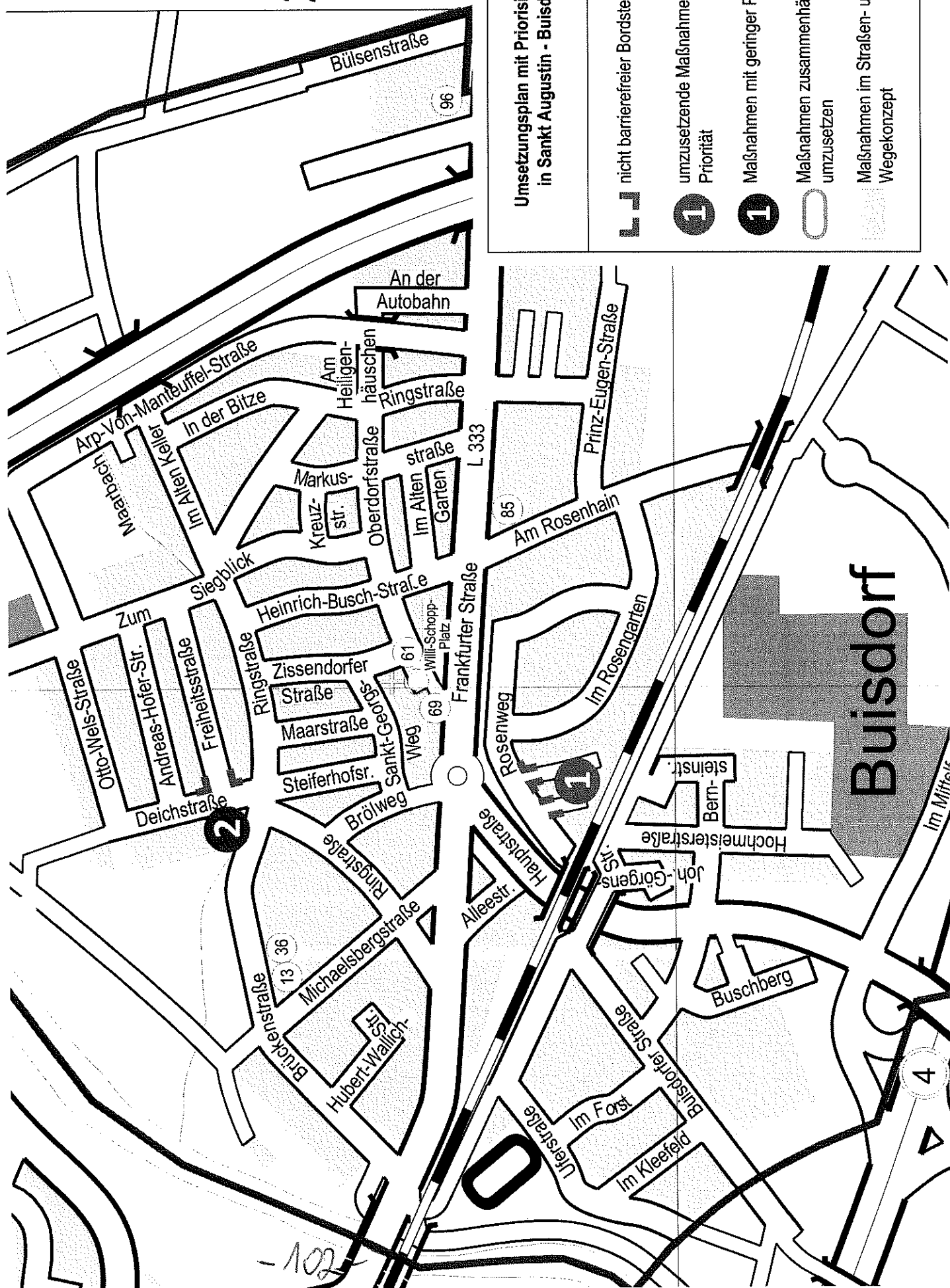


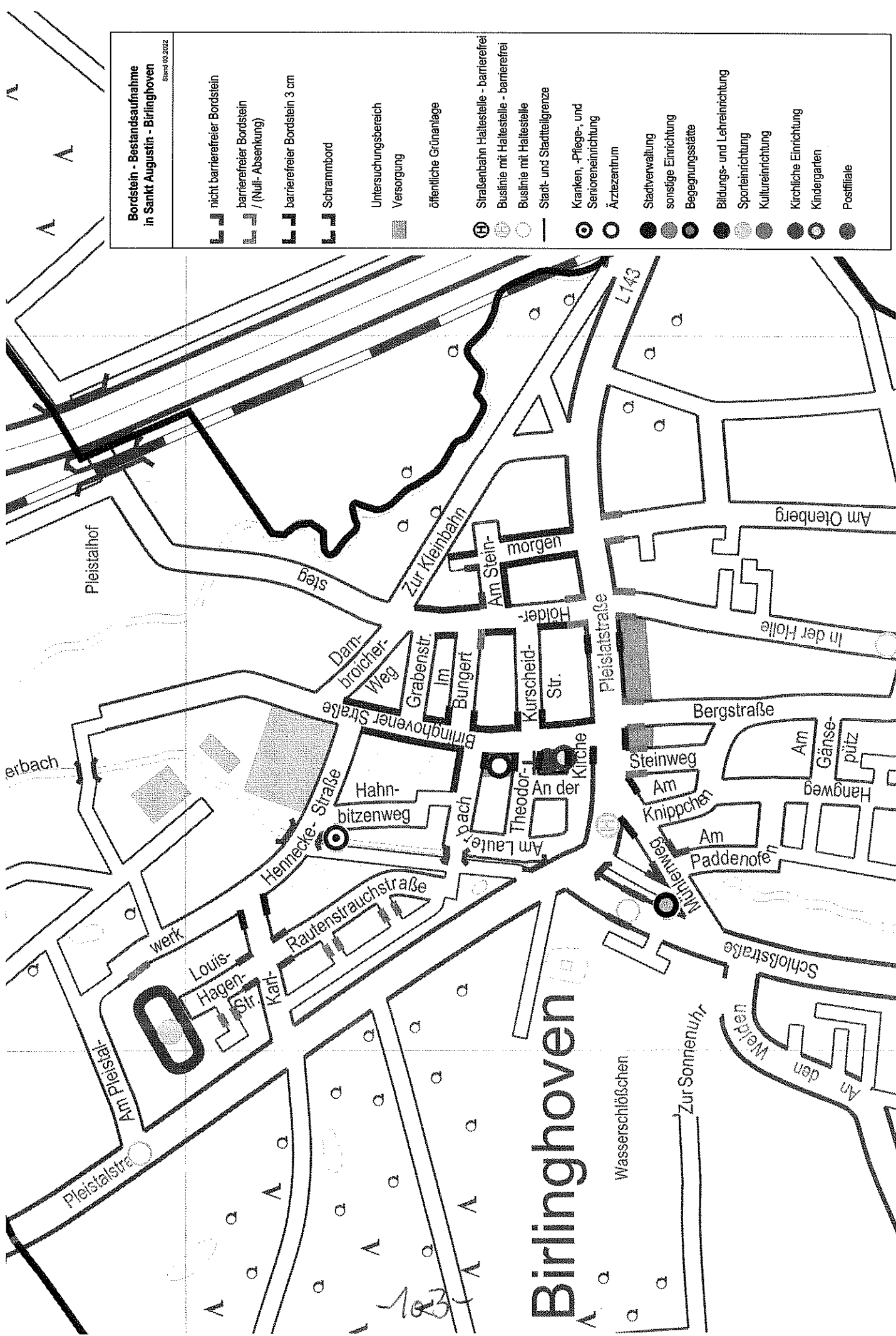
Postfiliale



- | | |
|---|---|
|  | Straßenbahn Haltestelle - barrierefrei |
|  | Bushaltestelle mit Haltestelle - barrierefrei |
|  | Bushaltestelle mit Haltestelle |
|  | Stadt- und Stadtteilgrenze |
|  | Kranken-, Pflege- und
Senioreneinrichtung |
|  | Ärztzentrum |
|  | Stadtverwaltung |
|  | sonstige Einrichtung |
|  | Begegnungsstätte |
|  | Bildungs- und Lehrereinrichtung |
|  | Sporteinrichtung |
|  | Kultureinrichtung |
|  | Kirchliche Einrichtung |
|  | Kindergarten |
|  | Postfiliale |







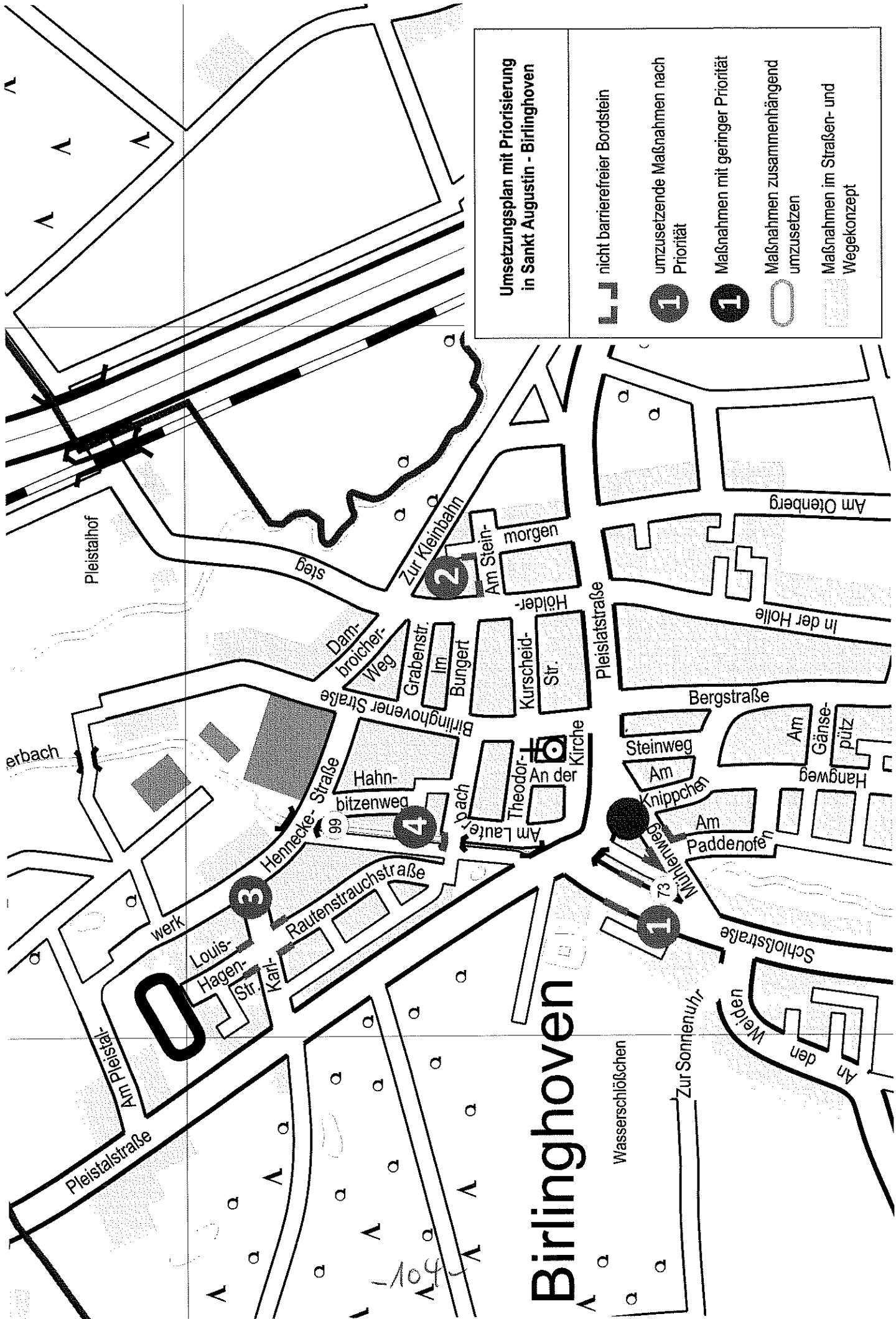
**Bordstein - Bestandsaufnahme
in Sankt Augustin - Birlinghoven**

Stand 03.2022

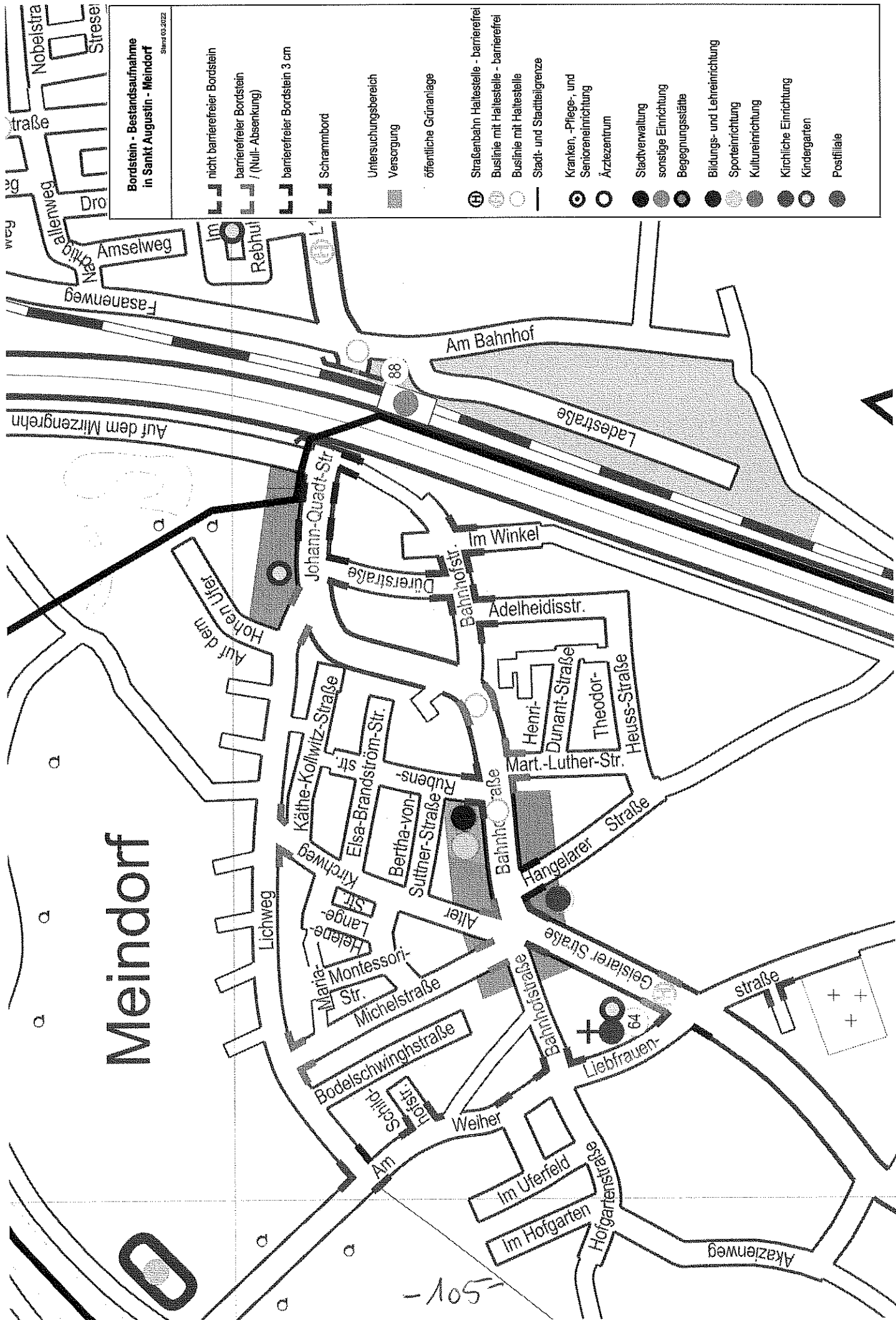
- | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|-------------------------------|--|---|
| | nicht barrierefreier Bordstein | | barrierefreier Bordstein
(Null-Absenkung) | | barrierefreier Bordstein 3 cm | | Schrammbord |
| | Untersuchungsbereich | | Versorgung | | öffentliche Grünanlage | | Straßenbahn Haltestelle - barrierefrei |
| | Buslinie mit Haltestelle - barrierefrei | | Buslinie mit Haltestelle | | Stadt- und Stadtteilgrenze | | Kranken-, Pflege-, und
Senioreneinrichtung |
| | Ärztzentrum | | Stadtverwaltung | | sonstige Einrichtung | | Begegnungsstätte |
| | Bildungs- und Lehrereinrichtung | | Sporteinrichtung | | Kultureinrichtung | | Kirchliche Einrichtung |
| | Kindergarten | | Postfiliale | | | | |

Birlinghoven

- ## Wasserschlößchen



Meindorf



nicht barrierefreier Bordstein

1 umzusetzende Maßnahmen nach
Priorität

1 Maßnahmen mit geringer Priorität

Maßnahmen zusammenhängend umzusetzen

Maßnahmen im Straßen- und Wegekonzept

Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: **22/0176**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	28.04.2022	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Sachstandsbericht zu Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen zur Kenntnis

Sachverhalt / Begründung:

Die Verwaltung wird die Umsetzung der Fahrradabstellanlagen in diesem Sommer beginnen. Hierfür wurde eine Prioritätenliste (siehe unten) erstellt, die sich an der voraussichtlichen Nutzungsintensität orientiert. Die vorbereitenden Arbeiten für die Detailplanung laufen aktuell. Für die Erstellung der Detailplanung ist eine Ortsbesichtigung mit genauer Standortfestlegung unabdingbar. Nach Erstellung eines Leistungsverzeichnisses im Sommer soll noch in diesem Jahr mit dem Einbau der Ständer begonnen werden.

Übersichtsplan

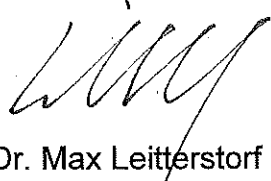
Den Übersichtsplan finden Sie als Anlage dieser Vorlage. Die darin nummerierten Standorte finden Sie in der Prioritätenliste wieder.

Prioritätenliste:

Nr	Ortsteil	öff. Einrichtung	Bestand	Ständer-Bestand	Geplante Kapazität (Stellplätze)	Ständer-Neu	Anzahl (neu)	Priorität	
1	Hangelar	Sportplatz	30	Vorderradhalter	43	Anlehnbügel	18	3	
2.1	Hangelar	Haus der Nachbarschaft (V1)	-	-	20	Anlehnbügel	10	2	
2.2	Hangelar	Haus der Nachbarschaft (V2)	-	-	20	Anlehnbügel	10	2	
3	Hangelar	Kölnstr.	diverse	Vorderradhalter	52	Anlehnbügel	26	1	
4	Birlinghoven	Sportplatz	15	Vorderradhalter	20	Gabelhalter	20	3	
5	Birlinghoven	Haus Lauterbach	8	Vorderradhalter	20	Anlehnbügel	10	2	
6	Niederpleis	Sportplatz	40	Vorderradhalter	40	Anlehnbügel	20	3	
7	Buisdorf	Sportplatz	10	Orion-Bügel	20	Orion-Bügel	0	3	
8	Buisdorf	Haus Buisdorf	25	Vorderradhalter	20	Anlehnbügel	10	2	
9	Mülldorf	Haus Mülldorf	12	Anlehnbügel	22	Anlehnbügel	11	2	
10.1	Mülldorf	Mehrzweckhalle Mülldorf (1)	6	Vorderradhalter	10	Anlehnbügel	5	2	
10.2	Mülldorf	Mehrzweckhalle Mülldorf (2)	-	-	12	Gabelhalter	12	2	
11	Meindorf	Sportplatz	25	Vorderradhalter	40	Gabelhalter	40	3	
12.1	Menden	Sportplatz (1)	40	Vorderradhalter	39	Gabelhalter	39	3	
12.2	Menden	Sportplatz (2)	-	-	10	Anlehnbügel	5	3	
13	Menden	Haus Menden	-	-	12	Anlehnbügel	6	2	
14	Menden	Burgstraße	17	Vorderradhalter	30	Anlehnbügel	15	1	
15.1	Menden	Sportplatz 2	40	Vorderradhalter	25	Gabelhalter	25	3	
15.2	Menden	Sportplatz 2	-	-	20	Anlehnbügel	10	3	
16	Sankt Augustin	Freibad	520	Vorderradhalter	340	Gabelhalter	340	4	Zurückgestellt
17	Sankt Augustin	Sportplatz	32	Vorderradhalter	44	Gabelhalter	44	3	
18	Sankt Augustin	Technisches Rathaus	diverse	Vorderradhalter	20	Gabelhalter	10	1	

Freibad

Die für den Standort Freibad geplanten Fahrradabstellanlagen sollen zunächst zurückgestellt werden. Aufgrund der geplanten Erstellung des Bäderkonzeptes ist unklar an welchem genauen Standort die Fahrradabstellanlagen sinnvoll eingebaut werden sollen. Die Planung und Umsetzung dieser Fahrradabstellanlagen wird zu gegebener Zeit wieder aufgenommen.



Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☐ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☒ hat finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtausgaben belaufen sich auf 227.740 EUR 100,00 %. Davon zuwendungsfähige Gesamtausgaben sind 196.336 EUR (86,20 %). Die Förderquote beträgt 70%, weshalb insgesamt eine Gesamtzuwendung von 137.400 EUR bewilligt wurde.

Im Haushaltsplan sind die Eigenmittel unter dem Kostenpunkt 12-0101-0790001 und der Investitionsnummer 07376 eingeplant.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Anlagen:

- Übersichtsplan Fahrradabstellanlagen

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: 22/0177

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

RSVG-Bike Fahrradverleihsystem

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Sachstandsbericht zum Fahrradmietsystem zur Kenntnis

Sachverhalt / Begründung:

Die Stadt Sankt Augustin ist zum 01.10.2020 gemeinsam mit Siegburg, Niederkassel und Hennef mit dem Fahrradmietsystem gestartet. Inzwischen umfasst das RSVG-Leihradsystem alle rechtsrheinischen Kommunen.

Die Kosten für das System werden ab 2021 über die ÖPNV-Umlage anteilig getragen. Im Spätsommer dieses Jahres wird das System bezüglich der Anzahl der Fahrräder und (physischen) Stationen seinen (vorläufigen) Endzustand erreichen. In Sankt Augustin ist die ursprünglich geplante Ausbaustufe bereits erreicht.

Standorte der Leihräder

In Sankt Augustin sind aktuell 75 Räder, verteilt auf 16 Standorte, in folgender Verteilung vorhanden:

Standort	Soll-Rad-Zahl
Birlinghovener Str. Parkstreifen	4
Marktplatz	4
Haltestelle Linie 66	6
Großenbuschstraße	3
Auf dem Niederberg	3
Hangelar Ost (P+R)	6

- MM -

Menden Bf.	6
Menden Markt	3
Haltestelle Linie 66	4
Niederpleiser Straße	4
Jakob-Fußhöller-Platz	4
Jasminweg	4
Mobilstation	7
Hochschule	6
Kloster	6
Goethestraße/Uhlandstraße	5

Weitere (virtuelle) Standorte

An der Rathausallee wird bis zum 02.05.2022 ein Mobilpunkt errichtet, an dem eine zusätzliche Leihradstation und eine Abstellfläche für E-Leihroller eingerichtet werden. An dieser in unmittelbarer Nähe der beiden Rathäuser befindlichen Stelle können künftig die dort arbeitenden Personen auf Leih-Fahrräder (und E-Leihroller) zugreifen und Mitarbeitende der Stadtverwaltung ihre dienstlichen Fahrtwege damit zurücklegen (siehe dazu auch Vorlage 22/0178 E-Leihroller).

Ab Mai sollen zudem weitere, sogenannte „virtuelle Stationen“ das Stationsnetz erweitern und die Abdeckung mit Stationen in Sankt Augustin (und im gesamten rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis) verbessern. Diese virtuellen Stationen sind nur digital über die Nextbike-App einsehbar und werden zunächst nicht physisch in der Örtlichkeit markiert. Die Verwaltung stimmt diesbezüglich Standorte mit dem Betreiber Nextbike ab. Dort können Ausleihen sowohl beendet, als auch begonnen werden. Vom Betreiber werden jedoch keine Leihfahräder dort ausgebracht. Erweisen sich virtuelle Stationen als stark frequentiert, können diese im Nachgang zu einer Soll-Radstation umgewandelt und vor Ort physisch markiert und beschildert werden.

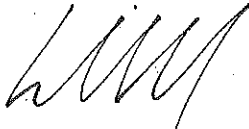
Wann und wo die virtuellen Stationen errichtet werden befindet sich noch in der Abstimmung zwischen Stadtverwaltung, Betreiber Nextbike sowie der *Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises -SSB-*, da gegebenenfalls auf deren Flächen zurückgegriffen werden soll. Sobald die Stationen festgelegt sind, wird die Politik über ein Schreiben an die Fraktionen darüber informiert.

Vandalismus

In den vergangenen Wochen und Monaten ist es leider immer wieder zu Vorfällen von Vandalismus gekommen, bei denen Leihfahräder demoliert wurden. Die Stadtverwaltung befindet sich im Austausch mit dem Betreiber, um diesem Problem entgegenzuwirken. Beim Betreiber nextbike wird das Thema auf höchster Ebene priorisiert. Es wurde z.B. kürzlich ein noch stärkerer Schlossschutz entwickelt, der das Schloss komplett ummantelt und bei jeglicher Art von Vandalismus hält. Diese Schlösser werden ab aktuell in hoher Stückzahl produziert. Der Rhein-Sieg-Kreis ist (gemeinsam mit Köln) das erste Gebiet, das mit diesen Schlössern beliefert wird.

Nutzungszahlen

Vereinbarungsgemäß muss zunächst die Kreispolitik informiert werden, ehe Nutzungszahlen an die Kommunen weitergegeben werden. Seitens des Rhein-Sieg-Kreises werden im Spätsommer im Planungs- und Verkehrsausschuss aktuelle Zahlen zur Nutzung des Systems vorgestellt.


Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 30.03.2022

Drucksache Nr.: 22/0178

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	28.04.2022	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

E-Leihroller

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Sachstandsbericht zum Pilotprojekt E-Leihroller zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Das E-Leihroller Pilotprojekt läuft inzwischen seit 6 Monaten, sodass die Hälfte des Projektzeitraumes erreicht ist. Um einen Überblick über die bisherigen Erfahrungen zu geben, werden folgend einige Daten für den Zeitraum 01.10.2021-31.03.2022 aufgeführt:

- 84.756 Kilometer Fahrtstrecke
- 47.400 Ausleihen
- Durchschnittlich 258 E-Leihroller im Stadtgebiet (maximal 300 erlaubt)
- 1,04 Fahrten pro Roller/Tag
- 2,83 Kilometer je Roller/Tag
- Durchschnittliche Leihdauer circa 7 Minuten
- Durchschnittlich 1,58 Kilometer je Leihvorgang
- Durchschnittlich 68 Ausbringungsorte
- 121 gemeldete Problemfälle, davon 82 mal falsches Parken/Abstellen
- Bislang 0 Unfälle im Zusammenhang mit E-Rollern gemeldet

Dienstliche Nutzung

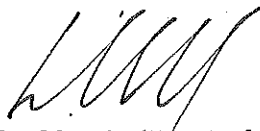
Für die Monate Mai-Juli wird im Zuge des Pilotprojektes den Mitarbeitenden der Stadt Sankt Augustin ermöglicht, die Leihroller für dienstliche Fahrten zu nutzen. Die Teilnahme an diesem Pilotprojekt ist freiwillig. Um Mitarbeitenden im Zentrum den Zugang zu erleichtern, wird an der Rathausallee ein Mobilpunkt eingerichtet, der von den regelmäßig Anbietern mit E-Leihrollern bestückt wird. Mitarbeitender der Nebenstellen können auf die im ganzen Stadtgebiet verteilt vorhandenen E-Leihroller in der Nähe ihres Dienstortes frei zugreifen.

Abstellflächen

In den kommenden Monaten des Pilotprojektes soll auch die Nutzung von Abstellflächen für E-Leihroller getestet werden. Eine erste Abstellfläche wird an der Rathausallee physisch markiert. Weitere Abstellflächen sollen zunächst als sogenannte „virtuelle Stationen“ lediglich in den Apps der Anbieter angezeigt werden. Hierfür geeignete Standorte werden seitens der Stadtverwaltung geprüft. Wann und wo die virtuellen Stationen errichtet werden befindet sich noch in der Abstimmung zwischen Stadtverwaltung, den Betreibern sowie der *Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises -SSB-*, da gegebenenfalls auf deren Flächen zurückgegriffen werden soll. Sobald die Stationen festgelegt sind, wird die Politik über ein Schreiben an die Fraktionen darüber informiert.

Auswertung/Beschluss

In der nächsten Sitzung des Mobilitätsausschusses soll ausführlich über die Ergebnisse der Pilotprojektes berichtet und über eine mögliche Fortführung im Regelbetrieb entschieden werden. Die Verwaltung wird hierfür in Abstimmung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW einen Vorschlag hinsichtlich der bestehenden Möglichkeiten (Sondernutzungssatzung, Konzessionsvergabe o.ä.) und der dann vorherrschenden rechtlichen Einordnung erarbeiten.



Dr. Max Leitterstorf

Die Maßnahme

- ☒ hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral
☐ hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

☐ Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- ☐ Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
☐ über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
☐ über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- ☐ Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
☒ Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

FRAKTIONEN IM RAT DER STADT SANKT AUGUSTIN

Ihr/e Gesprächspartner/in: Marc Knülle, Martin Metz, Stefanie Jung

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, BNU

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme: 02.02.2022

erledigt am: 25.01.2022 vB

Antrag

Datum: 25.01.2022
Drucksachen-Nr.: 22/0068

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	09.02.2022	öffentlich

Gesamtkonzept für eine Aufwertung des Siegtal-Weges im Stadtgebiet Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in Absprache mit der Bezirksregierung Köln (als zuständige Stelle für die Gewässerunterhaltung und aktuell abschnittsweise Eigentümerin des Siegtal-Weges) und dem Rhein-Sieg-Kreis (als Untere Naturschutzbehörde, zuständige Stelle für Landschaftsplanung und Förderantragsteller für den Siegtal-Weg die Erarbeitung eines langfristig angelegten Gesamtkonzeptes anzustoßen.

Im Vorgriff auf das Konzept sollen durch die Beteiligten die Abschnitte des Siegtal-Weges identifiziert werden, die auf jeden Fall in dieser Lage so erhalten bleiben und im Rahmen einer Förderung zeitnah saniert werden sollen.

Hingegen sollen Abschnitte, wo alternative Wegeführungen aus Gründen des Komforts für die Nutzenden und/oder Naturschutzgründen möglich erscheinen, zunächst nicht saniert werden und hier sollen Alternativen verfolgt werden.

Bei den Prüfungen und dem anschließenden Konzept sollen alle absehbaren Maßnahmen in dem Bereich einbezogen werden.

In den Erarbeitungsprozess sollen auch die Landwirte, Naturschutzverbände und der ADFC einbezogen werden.

Sachverhalt / Begründung:

Die Bezirksregierung Köln, derzeit Eigentümerin von 4 km Siegtal-Radweg im Stadtgebiet Sankt Augustin, will diese Wege-Abschnitte an die Stadt Sankt Augustin übertragen, weil die Bezirksregierung diese Wege nicht mehr für die Gewässerunterhaltung benötige. Es handelt sich formal-rechtlich derzeit nur um Gewässerunterhaltungs-Wege und nicht um Fuß-/Radwege (wie sie faktisch genutzt werden). Im Zuge der Übertragung auf die Stadt sollen die Wege – sowohl die derzeit schon städtischen wie auch die noch zur Bezirksregierung gehörenden – in Abschnitten saniert werden. Für die Sanierungsmaßnahmen wurde ein Förderantrag beim Bund gestellt.

Das Vorhaben wurde im Ausschuss für Mobilität am 21.09.2021 vorgestellt und diskutiert (DS-Nr. 21/0381).

Wie der Rhein-Sieg-Kreis per Pressemitteilung am 06.01.2022 mitteilte, wurde der Förderantrag beim Bund allerdings abgelehnt.

Für die Antragsteller steht außer Frage, dass der Siegtal-Weg aufgrund seiner hohen Bedeutung für Fußgänger*innen und Radfahrende dauerhaft erhalten und sogar aufgewertet werden muss.

Die im Beschlussvorschlag genannten Rahmenbedingungen zeigen, dass ein langfristig angelegtes Gesamtkonzept sinnvoll ist. Derzeit bzw. in den nächsten Jahren passiert in dem Bereich des Siegtal-Weges zu viel bzw. es gibt zu viele Änderungsmöglichkeiten, die Bedenken wegen einer pauschalen Sanierung des bestehenden Weges in allen Abschnitten aufkommen lassen können:

- Evtl. Optimierungen für die Nutzenden (Radfahrende, Fußgänger*innen) durch angepasste komfortablere Wegeführungen
- Vorteile für den Naturschutz durch Veränderungen der Wegeführung, wo es ökologisch sinnvoll und für die Nutzungen nicht zu sehr einschränkend ist, sowie kompensatorische Maßnahmen in der Siegaue (z.B. Entsiegelung an anderer Stelle)
- Berücksichtigung der absehbaren Wege-Rückverlegung wegen Renaturierung der Sieg im Bereich Meindorf/Menden
- Planungen für den Neubau der A 59 – Brücke über die Sieg inklusive notwendiger Baustraßen und Anschluss für einen geforderten Radweg an der Brücke.
- Vorhandene Baustraßen für die S13-Baumaßnahme und ihr Umgang mit ihnen (Rückbau, teilweiser Erhalt?)

- Neubau der Radwege-Brücke über die Sieg parallel zur Eisenbahnstrecke inkl. notwendiger Baustraßen
- Eventuelle Verbreiterung der A 560 zwischen AD Sankt Augustin West und AS Siegburg inklusive notwendige Baustraßen
- Anbindung an Siegbrücke der B56 gem. im Mobilitätsausschuss beschlossenen Bürgerantrag des ADFC
- Neubau der Melanbogen-Brücke inklusive notwendige Baustraßen
- Eventueller Bau einer Radwegebrücke über die Sieg parallel zur Stadtbahnstrecke

Alles in allem sollte ein Gesamtkonzept erarbeitet werden. Im Vorlauf dazu kann durch eine Grobprüfung identifiziert, welche Abschnitte auf jeden Fall so verbleiben werden. Diese können dann direkt im Rahmen einer Förderung saniert werden (und unterliegen dann einer Förderbindung). Die Abschnitte, wo sich bereits jetzt Zusammenhänge zu anderen Maßnahmen oder Optimierungsmöglichkeiten zeigen, sollen vorerst nicht saniert werden, hier gibt es dann auch keine Förderbindung. Die Optimierungen können dann sukzessive in ordentlichen Verfahren umgesetzt werden.

Das Konzept muss aus Sicht der Antragsteller nicht notwendigerweise durch die Stadt erarbeitet werden, sondern kann auch durch den Rhein-Sieg-Kreis oder im Rahmen einer gemeinschaftlichen Beauftragung Externer umgesetzt werden.

gez.
Marc Knülle

Martin Metz

Stefanie Jung



AUFBRUCH!

SANKT AUGUSTIN Freie Wähler



Ihr/e Gesprächspartner/in: W. Köhler, E. Heikaus

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 7, FB 6

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme: 08.04.2022

erledigt am: 09.03.2022 vB

Antrag

Datum: 09.03.2022

Drucksachen-Nr.: 22/0122

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

28.04.2022

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Sicherheit des Verkehrs im Bereich der Zufahrten zum / Abfahrt vom "Adentes-Gelände" verbessern

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverwaltung als Straßenverkehrsbehörde wird gebeten zu prüfen, ob und ggf. mit welchen Mitteln die Zu- und Abfahrt zum Bereich des B-Planes 607/8 ("An der alten Heerstraße" - hier als "Adentes-Gelände" bezeichnet) so verändert werden kann, dass ein höheres Maß an Sicherheit für Verkehrsteilnehmer erzielt wird.

Erläuterung:

Das in Rede stehende Areal ist sowohl von der Alte Heerstraße her als auch von der Hauptstraße/Hennefer Straße zu erreichen bzw. ist über diese Straßen zu verlassen, und zwar wie folgt:

- **Zufahrt 1:** Von der Alte Heerstraße aus Fahrtrichtung Pleiser Dreieck kommend per Linksabbiegespur - aus der Gegenrichtung rechts abbiegend von der Normalspur
- **Zufahrt 2:** Von Hauptstraße aus Fahrtrichtung Ort rechts abbiegend
- **Ausfahrt 1:** In die Alte Heerstraße nach rechts abbiegend
- **Ausfahrt 2:** Auf Hauptstraße nach rechts abbiegend

Ausdrücklich **nicht** vorgesehen ist ein Einfahren in das Gelände aus Fahrtrichtung Niederpleis per Linksabbiegen; gleichwohl wird diese nicht zulässige Variante für den schnellen Zugang zum Adentes Gelände oft und gern benutzt. Da die Stelle, an der die Hauptstraße/Hennefer Straße für dieses Abbiege-Manöver genutzt wird, von Niederpleis her gesehen in einem Rechts-Kurvenbereich liegt, wird von den diese Zufahrt-Option nutzenden Kfz das Gelände praktisch so befahren, als ob das Abbiegen eine Geradeaus-Fahrt wäre und die Geradeaus-Fahrt eine Abbiegespur wäre. Mit entsprechend unangemessen erscheinender Geschwindigkeit wird in das Gelände hineingefahren. Dadurch entstehen gefährliche Verkehrssituationen sowohl für den nachfolgenden als auch den entgegenkommenden Verkehr.

Außerdem in die Betrachtungen einzubeziehen: Der Adentes Kfz-Parkplatz ist zwar als Privatgelände und die Ein-/Ausfahrt von der Alte Heerstraße her als Sackgasse ausgewiesen, aber der Privatparkplatz ist gegen die Sackgasse nicht physisch versperrt, so dass eine Durchfahrtmöglichkeit Alte Heerstraße - Hauptstraße und umgekehrt de facto gegeben ist..

Es sollte u. E. geprüft werden, ob durch entsprechende Beschilderung oder / und durch Fahrbahn-Markierung auf der Hauptstraße (durchgezogene weiße Linie) die unzulässigen Einfahr-Manöver unterbunden werden können. Ebenso sollte die Möglichkeit der Durchfah- rung des Geländes mit geeigneten Maßnahmen unterbunden werden.

gez. W. Köhler

gez. E. Heikau

FRAKTIONEN IM RAT DER STADT SANKT AUGUSTIN

Ihr/e Gesprächspartner/in: Sascha Bäsch, Martin Metz, Karl-Heinz Schütze

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 6, FB 1, FB 7

Federführung: FB 1

Termin f. Stellungnahme: 22.04.2022

erledigt am: 05.04.2022 vB

Antrag

Datum: 05.04.2022
Drucksachen-Nr.: 22/0189

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	28.04.2022	öffentlich

Betreff
Markierung von Radverkehrsführungen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr - wo möglich sukzessive - alle Radverkehrsführungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Rad-/Gehwege) an Querungen, Kreuzungen, Kreisverkehren, Einmündungen, Überleitungen auf die Fahrbahn sowie Aufstellflächen vor Lichtsignalanlagen deutlich farblich zu markieren. Dieser Grundsatz soll zukünftig bei Maßnahmen der Straßenunterhaltung und -planung berücksichtigt werden. Für ein Sofortprogramm abseits von sowieso geplanten Maßnahmen soll die Verwaltung die notwendigen Aufwendungen ermitteln.

Dort, wo die Stadt Sankt Augustin nicht zuständig ist, wird sie gebeten, diese Bitte an den Rhein-Sieg-Kreis bzw. den Landesbetrieb Straßen NRW weiterzuleiten.

Sachverhalt / Begründung:

Im Stadtgebiet kreuzen viele Radverkehrsführungen Zufahrten zu Parkplätzen. Dort und an den Einmündungen von Straßen sowie in vielen Kreuzungssituationen haben Radfahrer*innen in der Regel Vorfahrt. Gekennzeichnet ist die Vorfahrt durch entsprechende Verkehrsschilder und zum Teil durch Piktogramme auf der Fahrbahn. In einigen Fällen ist der querende Radweg auch farblich gekennzeichnet. Trotzdem

kommt es an vielen Stellen immer wieder zu Beinahe-Unfällen und/oder zu Unfällen durch Missachtung der Vorfahrt durch andere Verkehrsteilnehmer*innen. Ebenso entstehen Probleme durch rechtsabbiegende Fahrzeuge. Die Gefährdung ist insbesondere dort gegeben, wo lediglich ein Piktogramm oder ein Verkehrsschild vorhanden ist oder wo Markierungen verblasst oder abgefahren sind. Farbliche Markierungen generieren deutlich mehr Aufmerksamkeit. Daher sollten solche Markierungen überall dort aufgebracht werden, wo Radfahrende Vorfahrt haben bzw. an gefährlichen Stellen wie Überleitungen auf die Fahrbahn sowie in Kreuzungsbereichen.

Sascha Bäsch

Martin Metz

Karl-Heinz Schütze

Negativ-Beispiel: Alte Heerstraße/Bonner Straße



FRAKTIONEN IM RAT DER STADT SANKT AUGUSTIN

Ihr/e Gesprächspartner/in: Sascha Bäsch, Martin Metz, Karl-Heinz Schütze

Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 7, FB 6, FB 1

Federführung: FB 7

Termin f. Stellungnahme: 22.04.2022

erledigt am: 05.04.2022 vB

Antrag

Datum: 05.04.2022
Drucksachen-Nr.: 22/0190

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	28.04.2022	öffentlich

Betreff
Verkehrssicherheit; hier: Befestigung von Fußwegen

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Zustand des Verbindungswegs zwischen der Straße Auf den Urden und der Kölnstraße in Hangelar durch geeignete Maßnahmen zu verbessern.

Sachverhalt / Begründung:

Zwischen der Straße Auf den Urden und der Kölnstraße (links der Hausnummer 232 mündend) befindet sich eine ca. 60 m lange fußläufige Verbindung. Dieser Weg befindet sich im Eigentum der Stadt und wird von den Bewohnern der umliegenden Straßen häufig frequentiert. Bei nasser Witterung ist der Weg schlecht passierbar, rutschig und damit unfallträchtig. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit soll der derzeit unbefestigte, rund 60 m lange Weg in einen sichereren Zustand versetzt werden, z.B. über eine wassergebundene Decke. Sollte die Maßnahme aus den für 2022 zur Verfügung stehenden Mitteln nicht realisierbar sein, so soll zunächst eine provisorische Lösung (Ausbesserung mit Split/Schotter) die Sicherheit verbessern.



Sascha Bäsch

Martin Metz

Karl-Heinz Schütze

Nicht öffentlicher Teil

- 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**

Seite: / Berichterstatter/in:

- 2 Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der nicht öffentlichen Sitzung vom 09.02.2022**

Seite: / Berichterstatter/in:

- 3 Bericht über den Stand der Ausführung der in der nicht öffentlichen Sitzung am 09.02.2022 gefassten Beschlüsse**

Seite: 126 Berichterstatter/in: Dez. IV

- 4 Anträge der Fraktionen**

Seite: / Berichterstatter/in:

- 5 Anfragen und Mitteilungen**

Seite: / Berichterstatter/in:

- 5.1 Anfragen**

Berichterstatter/in:

- 5.2 Mitteilungen**

Berichterstatter/in:

Mobilitätsausschuss des Rates der Stadt Sankt Augustin

Sachstände ab 2021

- nichtöffentliche Beschlüsse -

<u>Themenblock/Sitzungsdaten/DS-Nrn.</u>	Sachstand
Vergabe von CarSharing Stellplätzen 9.2.22 22/0045	Aktuell werden Abstimmungen zwischen CarSharing Anbieter (cambio), Stadtwerken und Stadtverwaltung durchgeführt hinsichtlich der Realisierung der Lademöglichkeit für einen E-Pkw. Nach Klärung sollen die insgesamt 7 CarSharing-Fahrzeuge im Sommer 2022 ausgebracht werden.