

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 01.08.2022

Drucksache Nr.: **22/0337**

---

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität

**Sitzungstermin**

23.08.2022

**Behandlung**

öffentlich / Kenntnisnahme

---

**Betreff**

**Sachstand RadPendlerRoute Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin - Bonn**

**Beschlussvorschlag:**

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

**Sachverhalt / Begründung:**

Der Ausschuss für Mobilität hat in seiner Sitzung vom 16.03.2021 die Trassenführung für die RadPendlerRoute Lohmar – Siegburg – Sankt Augustin – Bonn beschlossen (einschließlich vorläufiger Führungen für nur langfristig realisierbare Trassenabschnitte) und die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt. In einem ersten Arbeitsschritt hat die Verwaltung Teilabschnitte identifiziert, die sich für eine baldige Realisierung eignen, sowie Maßnahmen, die eine baldige Inwertsetzung der aktuell befahrbaren Routenführung ermöglichen.

Ein wesentliches Hemmnis gegen einen zeitnahen Ausbau sind regelmäßig liegenschaftliche Probleme, da die für Wegeverbreiterungen erforderlichen Flächen häufig nicht in städtischem Eigentum liegen und die Eigentumsverhältnisse häufig zersplitterter sind als in der Landschaft erkennbar.

In den unbebauten Bereichen stehen praktisch durchgehend Landschafts-, Natur- und Artenschutz einem baldigen Ausbau entgegen. Hier sind in aller Regel zunächst entsprechende Gutachten erforderlich.

Für eine systematische „Abarbeitung“ der gesamten RadPendlerRoute ist die Vergabe von Planungsaufträgen vorgesehen, die eine stufenweise Beauftragung bis zur Ausführung ermöglichen. Die Vergabe soll in mehreren Losen erfolgen, die für sich jeweils einen – insbesondere auch zeitlich - zusammenhängenden Ausbau ermöglichen. Die entsprechenden Abgrenzungen bedürfen noch näherer Prüfung.



Im Rahmen dieser Aufträge sind auch die notwendigen, sinnvollen und umsetzbaren Standards für die einzelnen Abschnitte zu ermitteln. Ein über den gesamten Streckenverlauf durchgehender „Radschnellwegstandard“ im Sinne einer Radschnellverbindung des Landes (Landesstraße für den Radverkehr) ist für eine regionale RadPendlerRoute weder umsetzbar noch notwendig. Die umzusetzenden Standards werden situationsangepasst für die einzelnen, unterschiedlich charakterisierten Abschnitte festgelegt und dem Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt.

In erster Prüfung durch die Verwaltung hat sich der Abschnitt zwischen K 2 und L 143 als aussichtsreich für eine mittelfristige Umsetzung angeboten, da nahezu durchgehend über die bestehende Wegebreite hinaus angrenzende Flächen im städtischen Eigentum sind. Allerdings kann es hier (wie bei allen Streckenabschnitten in der freien Landschaft) zu Konflikten mit dem Natur- und Artenschutz kommen. Daher wurde im Vorfrühling eine entsprechende Untersuchung zum Artenschutz beauftragt. Durch Vergabe an den Gutachter der entsprechenden Untersuchung für den Butterberg konnten kostensparende Synergieeffekte erzielt werden (Überschneidung der Untersuchungsräume). Im normalerweise üblichen Verfahren erfolgt eine notwendige Artenschutzuntersuchung der Stufe 2 erst nach Abschluss und auf Grundlage der ersten Stufe. Auf Basis der Erkenntnisse der Untersuchung zum Butterberg konnte der Untersuchungsbedarf für die zweite Stufe bereits vorab definiert und beauftragt werden, so dass das abschließende Ergebnis bereits ein Jahr früher vorliegt (ca. Ende 2022/Anfang 2023).

Zwischen Husarenstraße und Stadtgrenze Bonn befinden sich die autofreien Wegeabschnitte sowie die zu deren Ausbau erforderlichen Nachbarflächen ganz überwiegend in Bundeseigentum. Grunderwerb vom Bund gestaltet sich erfahrungsgemäß schwierig und langwierig. Hinzu kommen auch hier absehbare Konflikte mit dem Natur- und Artenschutz. Der Ausbau dieser Wegeabschnitte wird daher nur längerfristig möglich sein.

Am schwierigsten gestaltet sich die eigenständige Querung der Sieg sowie der A 560. Das Konzept für die RadPendlerRoute sieht diese im Bereich der Stadtbahnbrücken, lässt aber aus guten Gründen die genaue Ausführung und Lage noch offen. Grundsätzlich ist im Rahmen der Planungsaufträge zu prüfen, ob „Anhängen“ an die Stadtbahnbrücken möglich ist und vom Streckenbetreiber mitgetragen wird. Alternativ müsste die Führung über eigene Brückenbauwerke erfolgen. Für beide Varianten ist dann noch zu untersuchen, ob der Radverkehr auf der ober- oder unterstromigen Seite der Stadtbahn geführt wird. Zu berücksichtigen sind bei allen Varianten hohe Anforderungen bezüglich des Naturschutzes, da sich alle genannten Bauwerke im Naturschutzgebiet befinden würden.

Der Anschluss Richtung K 2 (Mendener Straße) hängt von der Lage der Brückenbauwerke ab und kann daher nur im Kontext von deren Planung angegangen werden. Insgesamt wird die eigenständige Querung von Sieg und A 560 nur sehr langfristig umsetzbar sein. Die „vorläufige“ Führung über Siegbrücke Bonner Straße, Siegtalradweg, Autobahnbrücke „Ankerstraße“ und Gärten der Nationen wird daher für viele Jahre Bestand haben.

Ungeachtet der genannten Schwierigkeiten und Hemmnisse ist es auch ohne die angestrebten Ausbaumaßnahmen bereits jetzt möglich, einen relevanten Teil der RadPendlerRoute durchgehend und im Wesentlichen zügig und mehr oder weniger komfortabel zu nutzen, mit Anschlüssen nach Bonn und Siegburg. Konkret geht es dabei um den Abschnitt zwischen Siegburg und Hangelar Ost: Der Anschluss an Siegburg erfolgt über die o. a. „vorläufige Führung“ und in Hangelar Ost erfolgt vorläufig eine Anbindung

über die Bruno-Werntgen-Straße an die stadtbahnparallele Route, die durchgehend nutzbar ist und in Vilich mit der geplanten Routenführung der RadPendlerRoute zusammentrifft. Die noch fehlende Querungsstelle der Meindorfer Straße über die Rathausallee wird über den Europakreisel umfahren (in Richtung Bonn angebunden über die Brüsseler Straße).

Da die dargestellte zusammenhängend nutzbare Strecke bislang nur wenigen Insidern bekannt ist, soll sie kurzfristig durch eine entsprechende Wegweisung in Wert gesetzt werden. Diese Wegweisung ist (zwingend) in das landesweite Radwegweisungssystem einzugliedern. Die Eingliederung erfolgt im Rahmen der anstehenden Überarbeitung der Radwegweisung und kann voraussichtlich bis ca. Mitte 2023 umgesetzt werden (vgl. DS-Nr. 22/0333).

Die Verwaltung wird den Ausschuss über den weiteren Fortgang von Planung und Umsetzung auf dem Laufenden halten.

In Vertretung

Rainer Gleß  
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich wahrscheinlich auf zunächst ca. 100.000 € und wurde im Haushaltsplanentwurf 2023/2024 berücksichtigt.

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.