Herr Gleß erläuterte, dass der geänderte, heute vorgelegte, Beschlussvorschlag auf einem Gespräch basiert, welches mit Straßen NRW am Vortag (7.11.22) geführt wurde. Der Beschlussvorschlag beinhalte nicht die Verbindlichkeit, dass die Verwaltung ermächtigt wird, jetzt ganz konkret in die Details einzusteigen.

Herr Kukula berichtete über das Gespräch.
Straßen NRW sei bei der Position geblieben. Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie aus 2014 sei die Vereinbarung getroffen worden, dass Straßen NRW die Kosten für die Planung übernimmt. Auf dieser Grundlage sei das Büro beauftragt worden, diese Planung durchzuführen.
Jetzt sei Straßen NRW nicht mehr bereit, der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie zu folgen.
Man sei am Vortag zu keiner Kompromisslösung gekommen, die dann für beide Seiten gut wäre.
Es habe Überlegungen gegeben, die Fahrbahn zu verbreitern und den Fußweg ein bisschen zu minimieren auf ein Mindestmaß von 2,10 Metern oder einen gemeinsamen Fuß- und Radweg statt eines Schutzstreifens.
Das seien aber Vorschläge, die erst am Vortag von Straßen NRW so mitgegeben wurden. Diese müssten zunächst geprüft werden.
Auf den ersten Blick sei es nicht wirklich eine gute Lösung. Man müsse sich gemeinsam mit dem Büro anschauen, wie der Querschnitt dann aussehen würde, welche Auswirkungen es hätte und dann erneut mit Straßen NRW besprechen, ob eine Lösung gefunden wird, mit der dann alle leben können.
Daher könne heute nichts präsentiert werden, das beschlussfähig wäre.

Herr Willnecker teilte mit, er habe bei der ersten Vorstellung zwar gehört, dass 34 Parkplätze wegfallen. Er wollte wissen, ob das bedeutet, dass man links und rechts den Raum für die Verbreiterung der Fahrspur dadurch schafft, dass man alle Stellplätze wegnimmt.

Frau Rosen vom Ingenieurbüro Osterhammel GmbH erklärte, dass es ein alternatives Konzept gegeben habe, welches in der letzten Sitzung ausgehangen habe. Man sage, wenn die Parkplätze nicht sehr stark frequentiert sind, könne man den Sicherheitsbereich ein bisschen einschränken. Dann gebe es mehr Möglichkeiten für Parkplätze. Dazu seien ein paar Flächen schraffiert gewesen. Dadurch gebe es zumindest ein paar Parkplätze mehr, die man auf den Flächen realisieren kann.

Herr Puffe beschrieb die Sichtweise seiner Fraktion zu der Planung, vor Allem vor dem Hintergrund des neuen Beschlussvorschlags, wo nach neuen Varianten gesucht und Überlegungen angestellt werden müssen.
In 2014 sei die Variante 2 als Vorzugsvariante einvernehmlich beschlossen worden, mit dem Hinweis zu prüfen, ob man sie auch noch mit gestalterischen Maßnahmen aus Variante 4 beplanen kann.
In der Diskussion sei damals dargelegt worden, die Stellplatzsituation würde sich in der Planung derart darstellen, dass 15 - 20 Stellplätze von aktuell 41 vorhandenen Stellplätzen wegfallen würden.
Jetzt sollten von diesen 41 Stellplätzen 34 wegfallen. Das seien über 80% der bestehenden Stellplätze.

An dieser Hauptstraße seien nicht viele Gewerbeschaffende, aber ein Frisör, eine Änderungsschreinerei und ein Restaurant (zwar mit eigenem Parkplatz). Das Restaurant habe aber einen Großteil der Kundschaft im Imbissbereich, wo man mal eben schnell hinfährt und diesen eigenen Parkplatz nicht nutzt.
Daher tue seine Fraktion sich mit dieser Planung sehr schwer, wohl wissend, einstimmig beschlossen zu haben, dass, um eine Verbesserung für Fuß- und Radverkehr zu erreichen, eine erhebliche Anzahl von Stellplätzen (15 – 20, wie ausgeführt) wegfallen sollen.
Fraglich sei, ob es eine gangbare Variante wäre, wenn man Fahrtrichtung Sankt Augustin-Zentrum, von Buisdorf kommend, den Fahrradschutzstreifen anbringt, und auf der anderen Seite, Fahrtrichtung Buisdorf, den Radverkehr als Hauptroute über die Bahnstraße führen würde.
Aus Fahrtrichtung Hit-Markt kommend über die Alte Heerstraße sei man eh auf dieser Route unterwegs und könnte das dann in Fahrtrichtung Buisdorf als Route ausweisen. Dann würde man auf der Hauptstraße auf der anderen Seite diesen Schutzstreifen nicht benötigen und könnte dann mehr Stellplätze erhalten.
Bei der Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes sei fraglich, wie viele Stellplatzflächen für PKW dort möglich sind.
Die CDU sei dafür offen, im unteren Bereich durchaus noch mehr Stellplätze zu schaffen, aber nicht den ganzen Platz als Stellplatz zu öffnen.

Herr Metz kritisierte die Haltung von Straßen NRW. Aus seiner Sicht entspreche sie nicht dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, das noch die schwarz-gelbe Landesregierung beschlossen hat. Dabei sei bei Ausbau von Landesstraßen auch der Radverkehr zu berücksichtigen, bzw. soll geprüft werden.
Wenn jetzt Ergebnis der Prüfung sei, den Radverkehr wegzulassen, weil er stört, dann entspreche dies nicht dem Geist des Gesetzes.
Die Führung des Radverkehrs Richtung Osten über die Bahnstraße sei von der Alten Heerstraße aus sicherlich in Ordnung.
Aber auch die CDU-Fraktion habe immer wieder betont, wie wichtig der Fuß- und Radweg an der Landesstraße aus Richtung Kloster (Philosophenkreuzung) ist, der erst kürzlich saniert wurde. Für alle Leute, die auf dieser wichtigen Radverkehrsachse unterwegs sind, sei die Führung über die Bahnstraße vollkommen unattraktiv. Daher sei für seine Fraktion klar, dass bei der Umgestaltung eines solchen Verkehrsraums auch der Radverkehr angemessen berücksichtigt werden muss, und zwar in beiden Fahrtrichtungen mit einer möglichst guten Radverkehrsanlage.
Die Idee eines gemeinsamen Geh- und Radwegs werde vermutlich aufgrund der Vielzahl der Ein- und Ausfahrten zu den privaten Grundstücken ausscheiden.
Daher bleibe nur die Führung auf der Fahrbahn.
Auch bei der Umbauplanung der Ortsdurchfahrt (OD) B56 sei gesagt worden, dass die Regelbreite 2,50 Meter für den Fußweg ist.
Vielleicht bekomme man ein paar Stellplätze unter, wenn man die Pläne genau betrachtet.
Insgesamt könne er für die Grüne Fraktion sagen, dass eine komfortable Radverkehrsführung in beiden Richtungen auf der Hauptstraße unverzichtbar und nicht verhandelbar ist.
Das fehle in dem Beschlussvorschlag, weil er auch die Bahnstraßenvariante offen lässt, die für sie so nicht denkbar sei.

Herr Richter tendierte in eine ähnliche Richtung.
Seine Fraktion sage, es könne nicht Ergebnis der Planung sein, dass die Straße auf einer Seite so belassen wird, wie sie momentan ist.
Man sei flexibel, wenn man durch die Gehwegbreite irgendwo Stellplätze ermöglicht. Dann werde das auf Zustimmung stoßen. Aber grundsätzlich sei klar, dass auf der Hauptstraße in beiden Richtungen der Radverkehr geführt werden sollte.
Inwiefern das mit Straßen NRW umsetzbar ist, müsse man beobachten.
Wegen der Gewerbetreibenden vor Ort könne man sicherlich überlegen, inwieweit man die vorhandenen Parkflächen, die auf der Hauptstraße verbleiben, für den Gewerbeverkehr durch eine Parkscheibenregelung „schützen“ kann, damit nicht tagsüber die Anwohner auf den Parkplätzen parken.
Grundsätzlich gehöre aber zur Planung und Umgestaltung der OD, dass in beide Richtungen der Radverkehr geführt wird und dort eine attraktivere Verkehrsführung stattfindet.

Herr Puffe beantragte eine Sitzungsunterbrechung.

Sitzungsunterbrechung
20:50 bis 21:00 Uhr

Herr Metz teilte mit, dass seine Fraktion dem neuen Beschlussvorschlag der Verwaltung zustimmen würde.
Allerdings schlug er folgenden 2. Punkt vor:

„Die Führung des Radverkehrs soll in beiden Richtungen über die Hauptstraße erfolgen.“

Herr Puffe trug für die CDU-Fraktion einen 3. Punkt vor:

„Die Verwaltung wird beauftragt, im Plangebiet mögliche Kompensationsflächen für wegfallende Stellplätze zu prüfen.“

Über die Punkte des Beschlussvorschlags wurde getrennt abgestimmt:

Herr Puffe erläuterte zum Beschlussvorschlag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen (2. Punkt) das Abstimmungsverhalten der CDU-Fraktion:
„Wir werden uns bei dem Punkt jetzt enthalten. Meine Ausführungen eben waren sehr deutlich, dass wir eigentlich eine andere Variante hier deutlich bevorzugen und auch uns mit diesem Vorschlag nicht wirklich anfreunden können. Allerdings wollen wir uns hier jetzt enthalten und dann die Prüfung der Ergebnisse abwarten und schauen, was die Vorplanung und die Planung dann abgibt.“