

Herr Klähnhammer von Fischer Teamplan Ingenieurbüro stellte als Projektleiter eine Präsentation zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 56 vor. Anschließend wurden Fragen beantwortet. Intensiv wurde über den Querschnitt und die realisierbaren Möglichkeiten debattiert, insbesondere wurde über Überholabstände, Schutz- und Radstreifen für Radfahrer und deren Sicherheit unter den Fraktionen diskutiert. Gerade in der Ortsdurchfahrt in Mülldorf müsse eine adäquate Lösung für den Radverkehr gefunden werden, da der Querschnitt nicht breit sei. Außerdem müsse man eine Umbaulösung finden, dass das Geschwindigkeitsniveau der Verkehrsteilnehmer senkt. Zuletzt dürften auch die Bäume nicht groß unter einem Umbau leiden.

Herr Puffe (CDU-Fraktion) stellte fest, dass die Ergebnisse aus der Korridorstudie in die Umbauplanung der Ortsdurchfahrt B 56 einfließen müssen.

StraßenNRW habe Schwierigkeiten damit, den Radweg auf der Fahrbahn in dem Abschnitt K 2 bis Südstraße zu führen, bemerkte Frau Feld-Wielpütz (CDU-Fraktion). Daher solle eine weitere Variante laut Beschlussvorschlag erstellt werden. Was sei das für eine Variante, wie steht StraßenNRW zu der Planung und wie lange dauert dies? Eine Mikrosimulation sei notwendig, anders als dargestellt, auch vor dem Hintergrund des Neubaus Ecke Bonner- und Südstraße. Des Weiteren müsse es eine Verknüpfung der Umbauplanung B 56 mit der Radpendlerroute und der Korridorstudie geben.

Herr Klähnhammer stellt klar, dass StraßenNRW ein Problem mit Schutzstreifen sieht und man trotz der Radpendlerroute Radverkehrsanlagen an der B 56 benötige. Man müsse eine Straßenraumgestaltung finden, die für den Durchgangsverkehr unattraktiv erscheint, damit das Verkehrsaufkommen gesenkt werden kann. Außerdem sei auch die Radpendlerroute in der Hinsicht eingeflossen, dass man mit einem geringeren Radaufkommen auf der B 56 rechne.

Der Fokus der Umbauplanung der B 56 müsse auf einer Verbesserung für den Radverkehr, Fußgängern und der Begrünung des Raums liegen, unabhängig davon, ob dies eine Verschlechterung für Autofahrer darstelle, betonte Herr Metz (Bündnis90/DIE GRÜNEN). Man könne vermutlich nicht alle Regelwerke und Richtlinien bei der Gestaltung einhalten, da der Ausbauplatz begrenzt sei. Sei ein separater Radweg vom Humaparkhaus in den Süden machbar? Sind die Zufahrten und die Sicherheit der Radfahrer und der Fußgänger berücksichtigt worden? Sind in der Planung Pflanzmöglichkeiten wie Bäume und Leitungen berücksichtigt worden?

Darauf konnte Herr Klähnhammer antworten, dass für StraßenNRW die Verbindungsqualitäten, Durchgängigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs bei einer Bundesstraße im Vordergrund stehen. Bäume und Klimaanpassungen sind aufgrund des geringen Querschnitts nur punktuell möglich. Die Leitungsbestände lägen vor. Ob vereinzelt gemeinsame Geh- und Radwege realisiert werden können, müsste man am Querschnitt prüfen. Die Problematik der Zufahrten sei bekannt. Bis zur Ost-West-Spange sei ein Radfahrstreifen möglich.

Herr Quast (SPD-Fraktion) wundert sich, dass StraßenNRW die 2018 beschlossene Variante, die aus der Machbarkeitsstudie als einzige Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer, nicht akzeptiert. Gebe es eine Leitlinie

oder Aussage von StraßenNRW für eine Planung? Ein Blick müsse auch auf die betroffenen Anlieger (wohnenden und gewerbetreibenden) liegen. Was besage die im Beschluss benannte „konsistente Führung“? Zuletzt wollte er wissen, ob die Verwaltungsvereinbarung mit StraßenNRW dahingehend ausgestaltet wurde, dass die Kosten von StraßenNRW getragen werden?

Herr Klähnhammer berichtete, dass StraßenNRW ein Konzept erhalten hatte, auf Grund deren Stellungnahme wurde die heutige Präsentation erarbeitet. Die Konsistenz soll darin erreicht werden, dass der Radfahrer keine Borde passieren muss und nicht Kreuz und Quer fahren solle. Detailfragen müssen im Prozess noch geklärt werden.

Eine 100 prozentige Planung, die alle Belange und Vorschriften erfüllt, gebe es bei dieser Umbauplanung nicht, da der Platz nicht ausreichende vorhanden sei, erklärte Herr Gleß. Die nun präsentierte Planung sollte mit der Verwaltungsvereinbarung konform sein, jedoch sei dies im Einzelnen nicht geprüft worden. Durch die Korridorstudie und der Radpendlerroute werde der Planungsprozess nicht leichter, jedoch müsse der Prozess nun weitergehen.

Herr Schütze (FDP-Fraktion) merkte an, dass bei der Umbauplanung keine Erhöhung des Baumbestandes erfolge, sondern eine Dezimierung. Das sei seitens der FDP-Fraktion nicht akzeptabel. Wie sei die weitere Zeitplanung?

Herr Knipp führte aus, dass zunächst die Korridorstudie 2.0 abgewartet werde, um die Ergebnisse in die Umbauplanung einfließen lassen zu können.

Die Fahrradsicherheit müsse beachtet werden, stellte Herr Liebers (CDU-Fraktion) klar. Wenn für den Radfahrer kein eigener Radweg machbar sei, müsse man davon absehen, den Radfahrer auf die Straße zu lenken. Um das Risiko und den Durchfahrtsverkehr zu senken, müsse die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 reduziert werden.

Nach der StVO sei Tempo 50 Innerorts, wenn man Tempo 30 in Auftrag gebe, müsse man das mit den Fachbehörden, Landesbetrieb Straßen und Kreispolizeibehörde besprechen, äußerte sich Herr Müller.

Frau Feld-Wielpütz (CDU-Fraktion) betonte, dass die CDU-Fraktion eine entsprechende Planung abwarten wolle, welche mit StraßenNRW abgestimmt wurde und in denen die Straßenbreiten erkennbar seien.

Herr Dr. Schmied (CDU-Fraktion) fragte, wenn Funktionalität und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt werden würden, welche Lösung an der Kreuzung Arnold-Janssen-Straße die Sinnvollste für alle Verkehrsteilnehmer sei.

Am Wirtschaftlichsten sei eine Lichtenanlage, Verkehrstechnisch sei der Doppelstockkreisverkehr die beste Variante, dieser sei aber nicht der Wirtschaftlichste, stellte Herr Klähnhammer dar.

Herr Metz (Bündnis90/DIE GRÜNEN) erkundigte sich nach einer Kompromisslösung, da der Wegfall von den ganzen Bäumen schwierig sei. Auch seitens Bündnis90/DIE GRÜNEN könne man dem Vorschlag zur Prüfung von Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt zustimmen, da der bisherige Lärmpegel gesundgefährdend sei. Außerdem sollten die Umbauziele von dem Ausschuss getroffen werden, selbstverständlich müssen die Ziele mit StraßenNRW vereinbar sein.

Der Vorsitzende Herr Pätzold fragte, ob man mit Radfahr- und Schutzstreifen den Gehweg für den Radverkehr freigeben könne?

Bei einem Schutzstreifen sei das kein Problem, wenn ein Radfahrstreifen als Radweg angeordnet sei, sei es nicht möglich, klärte Herr Müller auf.