

Herr Schewe fragte nach, welche öffentliche Einrichtung in der Kölnstraße gemeint sei. Hierneben erkundigte er sich danach, ob es sich um einen einmaligen Ausbau oder ein wiederkehrendes Programm zum Ausbau der Fahrradschließanlagen im Stadtgebiet handle. Er äußerte zudem den Wunsch nach einer zentralen Fahrradschließanlage auf dem Uhlandplatz.

Herr Pütz fragte nach, durch wen entschieden werde, welche Parkplätze für die Fahrradschließanlagen wegfallen würden und ob nicht die Möglichkeit bestehe, die Fahrradschließanlagen in Gesamtkonzepte wie z. B. in der Burgstraße einzubinden. Zudem machte er darauf aufmerksam, dass in der Marktstraße bereits ein Parkplatz aufgrund von Fahrradstellplätzen weggefallen sei.

Herr Kallenbach erläuterte, dass durch ein externes Unternehmen geprüft worden sei, an welchen Stellen die Errichtung von Fahrradschließanlagen im Stadtgebiet sinnvoll sei. Bei dem nun vorgestellten Programm handle es sich um die wesentlichen Orte, die in dieser Untersuchung identifiziert worden seien. Das Programm sei nicht abschließend und werde je nach Belegung und Annahme durch die Bürger weiterentwickelt und ausgebaut. Die Planung sei bereits im Mobilitätsausschuss vorgestellt worden. Insbesondere die angesprochenen Fahrradstellplätze in der Burg- bzw. Marktstraße seien politisch gewünscht worden. Da keine Möglichkeit bestanden habe, diese auf dem Gehweg zu errichten, sei es notwendig gewesen, hierfür einen Parkplatz umzuwandeln. Um eine Annahme der Fahrradabstellplätze zu gewährleisten, müsse zudem beachtet werden, dass sich diese in der Nähe der Besuchsziele befänden. Dies gelte auch insbesondere für die Kölnstraße. Die abgeschlossene Planung sei zielorientiert gewesen. Außerdem habe eine Begehung der Zielorte mit den entsprechenden Ortsvorstehern stattgefunden, welche die Planung abgesegnet hätten.

Herr Stiefelhagen betonte, dass zurzeit ein Mobilitätsumbruch stattfinde und es erforderlich sei, mit dieser Entwicklung mitzugehen. Andererseits sei es auch nicht zielführend, dass die Fahrräder den Gehweg blockieren, sodass es je nach örtlicher Gegebenheit nicht zu umgehen sei, dass Parkplätze durch Abschließmöglichkeiten für Fahrräder ersetzt würden.

Herr Bäsch warf ein, dass die von der Sitzungsvorlage umfasste Kölnstraße selbst eine öffentliche Einrichtung in Form des öffentlichen Verkehrsbereichs darstellen könnte. Zudem mache es durchaus Sinn, die Fahrradabschließanlagen dezentral und je nach Bedarf zu errichten.

Herr Gleß bestätigte, dass sich der Begriff der öffentlichen Einrichtung auf den öffentlichen Raum und somit auch auf den öffentlichen Straßenraum beziehe, welcher die Kölnstraße umfasse. Die Konkurrenzsituation zwischen dem motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr müsse im Hinblick auf die Mobilitätswende entsprechend Berücksichtigung finden. Man müsse mit dem Wandel im Mobilitätsbereich mitgehen und könne es dabei nicht allen Verkehrsteilnehmern in gleichem Maße recht machen. An einigen Stellen sei es unumgänglich, dass vereinzelt Parkplätze für Fahrradschließanlagen weichen müssten.

Herr Heikaus bat im Hinblick auf die Umwandlung von Parkplätzen zu bedenken, dass es ausgewiesen schwerbehinderte Personen gebe, welche trotz ihrer nachgewiesenen Einschränkungen keinen Behindertenparkausweis erhalten würden. Diese Personen seien nicht in der Lage, eine längere Wegstrecke zurückzulegen. Entsprechend seien sie darauf angewiesen, in der unmittelbaren Nähe des Zielortes einen Parkplatz zu finden. Er empfahl zudem, bei Fragestellungen dieser Art die Behindertenbeauftragte in das Gremium einzuladen, damit auch die Bedürfnisse von behinderten Personen ausreichend berücksichtigt würden.

Herr Gleiß betonte, dass es sich bei den Entscheidungen zur Umwandlung von Parkplätzen in Fahrradschließanlagen jeweils vor Ort um Einzelfallentscheidungen handle. Hierbei könne man nicht allen Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in gleichem Maße gerecht werden. An manchen Orten sei es unumgänglich, einen Parkplatz umzuwandeln, um den Radverkehr miteinzubeziehen. Allerdings würden alle Interessen, auch die von behinderten Personen, Berücksichtigung finden. Hierzu verweise er auf das Konzept „Barrierefreies Sankt Augustin“, mit welchem seit Jahren eine barrierefreie Umgestaltung auf dem Stadtgebiet angestrebt und umgesetzt werde.

Herr Busch verwies auf eine aktuelle Studie über die prognostizierte Entwicklung des Langzeitverkehrs bis 2050, welche beim Bundesverkehrsministerium für jeden zur Ansicht zur Verfügung stehe. Demnach gehe man davon aus, dass der PKW-Individualverkehr bis 2050 um 0,4 % wachsen werde. Der Fahrradverkehr würde um 36 % bis 40 % und der Güterverkehr um 50 % zunehmen. Da der Fahrradverkehr im Verhältnis zum PKW-Individualverkehr deutlich zunehmen werde, sei diese Entwicklung bei der Städteplanung dringend zu beachten. Die individuelle Notwendigkeit, den PKW zu nutzen, müsse hierbei Berücksichtigung finden, allerdings müsse sich der Wandel des Individualverkehrs in der städtebaulichen Gesamtplanung wiederfinden. Vor diesem Hintergrund begrüße er das Vorhaben der Verwaltung.

Herr Schewe erläuterte, dass ihm die Vorlage zusage, er jedoch gerne das Protokoll aus der Diskussion des Mobilitätsausschusses gelesen hätte, welches zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt sei.

Frau Flottmann führte aus, dass sie den Hinweis von Herrn Heikaus gut finde, und dass dieser im Mobilitätsausschuss berücksichtigt werden müsse. Sie sehe aktuell nicht die Gefahr, dass durch den Fahrradverkehr die PKW-Parkplätze zum Großteil verdrängt würden. Die Umwandlung werde nur wenige Einzelfälle betreffen. Zudem kritisierte sie, dass der erste Satz des Beschlussvorschlages ihrer Meinung nach nicht in den Beschlussvorschlag, sondern in die Begründung gehöre.

Herr Pütz bat im Hinblick auf die Mobilitätswende darum, zukünftig die Genehmigung von Gewerbeeinheiten mit intensivem Lieferverkehr zu überdenken.