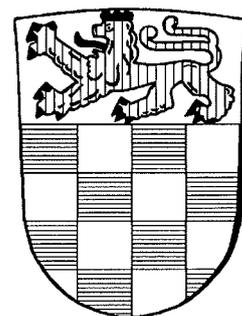


STADT SANKT AUGUSTIN



Sehr geehrte Damen und Herren,

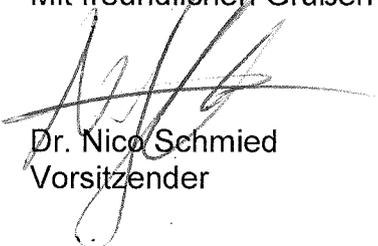
ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigefügt.

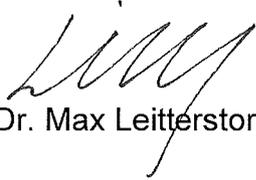
Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst 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 17.08.2023

Mit freundlichen Grüßen

ges. Bürgermeister


Dr. Nico Schmied
Vorsitzender


Dr. Max Leitterstorf

14. Sitzung des Ausschusses für Mobilität

Sitzungsort Technisches Rathaus, Sitzungssaal 4.15, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin				
Datum 29.08.2023	<input checked="" type="checkbox"/> öffentliche Sitzung	Uhrzeit 18:00 Uhr	<input type="checkbox"/> nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit

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 09.05.2023**
Seite: / Berichterstatter: Vorsitzender
- 4 **Bericht über den Stand der Ausführung der in den öffentlichen Sitzungen ab 2021 gefassten Beschlüsse**
Seite: 4 Berichterstatter: Dez. IV
- 5 23/0297 **Aktueller Planungsstand zur Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes in Sankt Augustin-Niederpleis**
Seite: 15 Berichterstatter: Dez. IV
- 6 22/0463/1 **Stellplatzsatzung für Sankt Augustin**
Seite: 35 Berichterstatter: Dez. IV
- 7 23/0302 **RadPendlerRoute Hennef-Troisdorf: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Sankt Augustin**
Seite: 38 Berichterstatter: Dez. IV
- 8 23/0160 **P+R Parkplatz / Mobilstation Hangelar Ost**
Seite: 57 Berichterstatter: Dez. IV
- 9 23/0305 **Sachstandsbericht zum geplanten Neubau einer Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg mit Rampenneubau auf Troisdorfer Seite**
Seite: 63 Berichterstatter: Dez. IV
- 10 23/0306 **Vorstellung der Straßenplanung - Am Gänsepütz - im Stadtteil Birlinghoven**
Seite: 72 Berichterstatter: Dez. IV

- 11 23/0312 **Vorstellung der Straßenplanung zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Von-Galen-Straße Höhe Haus Nr. 39 im Stadtteil Menden**

Seite: 75 Berichterstatter: Dez. IV

- 12 23/0313 **Vorstellung der Straßenplanung - Dornierstraße - im Stadtteil Hangelar**

Seite: 78 Berichterstatter: Dez. IV

13 Anträge der Fraktionen

Seite: Berichterstatter/in:

- 13.1.1 23/0194 Ertüchtigung der Zufahrt zur A 560 und Entlastung der Verkehrssituation in Sankt Augustin Menden

CDU

Seite: 83 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>
1.	<p>Radpendler Routen 16.3.21 21/0109-V 21/0068-A 21/0133-A 23.8.22 27.9.22 22/0337-V</p>	<p>Mit der notwendigen Artenschutzuntersuchung für den Abschnitt K 2 bis L 143 wurde rechtzeitig vor Beginn der Vogelbrutzeit begonnen. Die Artenschutzprüfungen I und II liegen im Entwurf vor und werden derzeit finalisiert. Die Planung für die Wegweisung des schon nutzbaren Teilabschnitts (Sieg bis K 2: provisorisch über Siegtalradweg/Gärten der Nationen) ist abgeschlossen (im Rahmen der Überarbeitung der Radwegweisung insgesamt) und zur Umsetzung angeordnet. Zur Berücksichtigung bei der Aufstellung des Landschaftsplan Nr. 7 wurde das Amt für Umwelt- und Naturschutz des Kreises im Oktober 2021 über die Beschlusslage zur Führung der RadPenderRoute informiert; die detaillierte Abstimmung erfolgte im September 2022.</p>
2.	<p>Belastung Pleistalstraße 16.3.21 20/0413-A 21/0083-A 21/0134-A 23.8.22 8.11.22 21/0332/1 (DS-Nr. aus dem Rat)</p>	<p>Beschlussempfehlung an den Rat am 16.3.21. Für die Ratssitzung am 3.11.21 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. Die Verkehrsverordnung wurde durch das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises mit Schreiben vom 15.2.22 beanstandet und</p>

14

	<p>aufgehoben. Die Fraktionen wurden diesbezüglich bereits informiert. Die Angelegenheit wurde in der Sitzung am 8.11.22 erneut thematisiert.</p> <p>Stand Januar 2023: Aus Sicht des FB 1 gibt es keine neuen Erkenntnisse. Stand März 2023: keine Veränderung Stand Juli 2023: keine Veränderung</p>
3.	<p>Schnellladepark 16.3.21 21/0027-A</p> <p>Dieses Jahr wird ein Konzept zur Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Sankt Augustin beauftragt. Im Rahmen der Konzepterstellung wird auch die Möglichkeit/Sinnhaftigkeit eines Schnellladeparks für Sankt Augustin geprüft. Die Beschlussfassung über die Einleitung des Vergabeverfahrens erfolgt im UStA am 22.8.23.</p>
4.	<p>Richthofenstraße 11.11.21 21/0469-A</p> <p>Am 8.4.22 erfolgte ein weiteres Gespräch per Video-Konferenz zwischen I, IV, FB 7 und der BIMA. Dabei sollte eine Klärung zum aufzustellenden Vertrag zur Übernahme der Richthofenstraße erfolgen. Stand 29.7.22: Die Stadtverwaltung prüft derzeit den vorliegenden Vertragsentwurf und stimmt diesen mit der BIMA ab. Am 27.09.2022 ist dem FB 7 ein überarbeiteter Entwurf des Vertrages zugegangen. Dieser wird intern geprüft. Weiterhin lässt die BIMA einen Städtebaulichen Vertrag erstellen. Dieser soll Bestandteil des Gesamtvertrages sein. Stand 01/23: Die BImA hat mitgeteilt, dass der Vertragsentwurf in Kürze fertig erstellt vorliegt und dann der Verwaltung zur weiteren Abstimmung vorgelegt werden kann. Der Vertragsabschluss soll</p>

157

<p>anschließend so bald wie möglich erfolgen. Es erfolgt regelmäßige Berichterstattung im Ausschuss. Stand Juli 2023: Da seitens der BimA der zugesagte Entwurf eines Erschließungsvertrages zur Übernahme des bundeseigenen Teils der Richthofenstraße zwischen Haus Nr. 33 und Anfang Flugplatzgelände noch nicht zugesandt worden ist, wurde Mitte Juni 2023 durch den Bürgermeister schriftlich bei der BimA nach dem Sachstand gefragt. Eine Antwort steht noch aus.</p>	
<p>In der Sitzung am 23.08.2022 wurde ein – auf Wunsch des Ausschusses erneut gründlich überarbeitetes und im Sinne einer „Korridorstudie Stufe 2“ ergänztes - Arbeitsprogramm zur Abstimmung gestellt und mit kleinen Ergänzungen beschlossen. Nach Abstimmung mit den Beteiligten am 15.09.2022 erarbeiten die Auftragnehmer hierzu ein entsprechendes (umfängliches) Angebot, das am 12.12.2022 beauftragt wurde. Bereits vorab beauftragt und bearbeitet wurden die ergänzenden Erhebungen, da diese im Winter keine vergleichbaren Daten geliefert hätten. Derzeit erfolgt die Mikrosimulation für die gesamte Länge der OD, unter Einbeziehung von verkehrlichen Veränderungen durch absehbare zukünftige städtebauliche Projekte.</p>	<p>Korridorstudie 17.6.21 21/0255-V 14.9.21 21/0333-V 11.11.21 21/0452-V 23.8.22 22/0320-V</p>
<p>Das Pilotprojekt wurde am 1.10.21 gestartet (mit Pressegespräch und Fahricherheitstraining für Bürger). Beschlussgemäß wurde das Pilotprojekt verlängert. Die Verlängerung greift bis zum Abschluss eines neuen Auswahlverfahrens. Die Auswertung des Pilotprojekts und das u.a. darauf fußende neue Auswahlverfahren wird dem Ausschuss am 09.05.2023 vorgelegt.</p>	<p>Pilotprojekt zur Einführung von E-Leihrollern in Sankt Augustin 21.9.21 21/0367-V 9.2.22 22T0046-V 28.4.22</p>

	<p>22/0178-V 23.8.22 22/0336-V 9.5.23 23/0159-V</p>	<p>Erledigt. Das Thema wird unter „E-Tretroller in Sankt Augustin (Nr. 24) fortgeführt.“</p>
<p>7.</p>	<p>B56-Brücke für den Radverkehr nutzbar machen – Bürgerantrag 11.11.21 21/0344-BA</p>	<p>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 und prüft die Realisierungsmöglichkeiten (insbes. bezüglich des Naturschutzes und der Finanzierung). Die Verwaltung bleibt in der Sache in Kontakt mit der Stadt Siegburg.</p>
<p>8.</p>	<p>Ortsdurchfahrt Niederpleis 11.11.21 21/0519-A 27.9.22 8.11.22 22/0335-V 7.2.23 23/0034</p>	<p>Die Vorplanung wurde dem Ausschuss am 27.9.22 vorgestellt. In der Sitzung am 8.11.22 wurde über das Gespräch mit dem Straßenbaulastträger Straßen NRW berichtet, welches am 7.11.22 stattgefunden hat. wird. Am 7.2.23 wurde über den aktuellen Sachstand berichtet. Der Arbeitskreis zu dieser Thematik tagte (erstmalig) am 19.04.2023. Die zweite Sitzung fand am 14.6.23 statt. Der nächste Termin ist am 30.8.23 angesetzt.</p>
<p>9.</p>	<p>Ausweitung des Parkverbots auf den Kurvenbereich der Siegstraße 2.3.22 22/0062-A</p>	<p>In Fahrtrichtung B 56 gibt es derzeit ab Hausnummer 97 einen Schutzstreifen. Dieser Schutzstreifen wird (antragsgemäß) zur Ortsmitte Menden hin verlängert und beginnt dann schon an Hausnummer 89. Dies bietet sich als Übergang zwischen Fahrbahn mit und ohne Schutzstreifen an, da vor diesem Haus ein Halteverbot</p>

		<p>mit Zackenlinie markiert ist. Die Planung sieht eine (beidseitig) durchgehende Schutzstreifenmarkierung bis etwa Lidl-Kreisel vor. U.a. wegen geänderter StVO (vorgeschriebener Mindestseitenabstand beim Überholen von Radlern) muss die aber abschnittsweise auf ihre aktuelle Umsetzbarkeit überprüft werden. Probleme mit fehlenden Breiten bestehen insbesondere im engen und kurvigen Bereich um den Markt, wo u.a. ja auch noch die Linksabbiegespur zur Martinstraße untergebracht bleiben muss. Eine alle zufriedenstellende optimale Lösung wird sich also hier nicht finden lassen.</p> <p>Die Verkehrsordnung für die Verlängerung der Schutzstreifenmarkierung befindet sich derzeit in Erarbeitung und wird voraussichtlich im Januar/Februar 2023 erteilt werden. Stand März 2023: Die Verkehrsordnung wurde am 25.01.23 dem Landesbetrieb Straßen übermittelt.</p> <p>Die Vollzugsmeldung des Landesbetriebs Straßen.NRW liegt noch nicht vor.</p>
10.	Kurzfristige verkehrsberuhigte Maßnahmen auf der L 16 in der Ortslage Meindorf 2.3.22 22/0067-A	<p>Punkt 1: In Bearbeitung</p> <p>Punkt 2: 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</p>

18

	<p>in Betracht kommt. Die Fraktionen wurden mit E-Mail vom 23.6.22 informiert. erledigt</p> <p>Punkt 3: In Bearbeitung</p> <p>Punkt 4: Der Landesbetrieb Straßen teilt mit, die L 16 sei in diesem speziell in Rede stehenden Bereich mindestens ein örtliche Einfahrtsstraße mit nähräumiger Verbindungsstufe und somit als angebaute Hauptverkehrsstraße zu klassifizieren. Bei einer L-Straße bestehe grundsätzlich eine regionale Verkehrsbedeutung. In Verbindung mit der vorhandenen Breite in diesem Bereich von mehr als 5,50 m, einem die mittlere Belastung weit übersteigenden DTV-Wert (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung) von ca. 7.300 Kfz/Tag und der Übergangsfunktion von "außerhalb geschlossener Ortschaft" zu "innerhalb geschlossener Ortschaft" werde nach dem einschlägigen Regelwerk eine Notwendigkeit für eine Leitlinie (VZ 340) gesehen. (Längs-)Markierungen dienen der Orientierung und damit der Verkehrssicherheit, besonders bei schlechten Sichtverhältnissen. Dem hat sich die Kreispolizeibehörde angeschlossen mit dem ergänzenden Hinweis auf eine unauffällige Unfalllage. Entgegenstehende Argumente können seitens der Verwaltung nicht erkannt werden. E-Mail vom 1.8.22 Erledigt.</p>
11.	Öffnung EnbW-Schnellladesäulen außerhalb der Am 07.04. fand ein Telefonat zwischen der Stadtverwaltung mit dem

<p>Öffnungszeiten des Hellweg-Baufachmarktes 2.3.22 22/0061-A</p>	<p>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. Stand Juli 2022: kein neuer Sachstand Stand Januar/2023: kein neuer Sachstand</p>
<p>12. Planung und Umsetzung von Fahrradstraßen 2.3.22 22/0065-A 7.2.23 23/0027-V</p>	<p>Es wird beschlussgemäß verfahren. Dem Ausschuss wurde mit Vorlage 23/0027 am 7.2.23 detailliert zum Sachstand berichtet. Am 22.03.2023 (mehr als 7 Wochen nach Fristablauf) hat die Kreispolizeibehörde erhebliche Bedenken und Einwände geltend gemacht. Diese wurde von der Verwaltung sorgfältig geprüft und bei einem Ortstermin mit der Kreispolizeibehörde weiter erörtert. Vorher ist keine Anordnung möglich. Hieraus ergab sich lediglich eine kleine Änderung. Die Verkehrsanordnung an FD 7770 wurde am 22.5.2023 erteilt. Die Lieferung der Schilder ist für die 33 KW angekündigt. Der Aufbau wird sich in den September ziehen. Der Zeitpunkt der Markierungsarbeiten ist noch nicht bekannt.</p>
<p>13. Einrichtung von Fußgängerüberwegen auf der von-Galen-Straße, Menden 2.3.22 22/0064</p>	<p>Die Verkehrsanordnung des FB 1 liegt vor. Die Umsetzung erfolgt demnächst.</p>

10-

14.	<p>Verkehrssituation Zedernweg und Holzweg 28.4.22 22/0174-V</p>	<p>Es wird beschlussgemäß verfahren.</p>
15.	<p>Mobilitätskonzept 28.4.22 22/0179-V</p>	<p>Der Förderantrag wurde eingereicht. Der Zuwendungsbescheid liegt mittlerweile vor. Die Ausschreibung läuft vom 21.7.23 bis 10.9.23.</p>
16.	<p>Umbauplanung Ortsdurchfahrt B 56 23.8.2022 27.9.2022 22/0332 – V 22/0447 – A 23/0176 – V 9.5.23 23/0176-V</p>	<p>Es wird beschlussgemäß verfahren. Der Auftragnehmer hat auf Grundlage von DS 22/0447 und der Rückmeldung von Straßen.NRW zur ersten Vorplanung die Querschnittsaufteilungen konzeptionell überarbeitet. Diese neuen Querschnittsaufteilungen und zahlreiche andere Punkte wurden am 10.1.23 mit Straßen.NRW erörtert. Sie wurde im Nachgang planerisch umgesetzt und vom Ausschuss am 09.05.2023 beschlossen. Derzeit laufen die Berechnungen zur Funktionsfähigkeit des vorgestellten Kreisverkehrslösung für den Knotenpunkt mit der K2.</p>
17.	<p>Einführung von Bewohnerparkvorrechten in den Wohnquartieren „Europaring“ und „Spichelsfeld/Blumenviertel/von-Claer-Straße“ 9.2.22 22/0038-V 23.8.22 22/0312 – V 8.11.22 22/0437-V</p>	<p>Die Anwohnerinformationsveranstaltung hat am 19.10.22 stattgefunden. Siehe Beschluss des MobilA vom 08.11.22 zu DS.-Nr. 22/0437. Es wird beschlussgemäß verfahren. Die Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheibe im Zentrumsbereich ist in 05/2023 erfolgt. Die Umsetzung des Bewohnerparkvorrechts soll – wie vorgesehen –</p>

		<p>in 11/2023 erfolgen.</p>
<p>18.</p>	<p>Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes in Sankt Augustin-Niederpleis 27.9.22 8.11.22 22/0316 – V 29.8.23 23/0297-V</p>	<p>Gemäß Beschluss vom 8.11.22 (vgl. Drucksache Nr.: 22/0316) wurde eine Angebotsabfrage bei geeigneten Planungsbüros für die Leistungsphasen 1-3 nach § 40 HOAI (Grundleistungen bei Freianlagen) durchgeführt. Die Beauftragung ist erfolgt, und die Vorplanung hat begonnen. Am 25.05.2023 findet ein erstes Bürgerforum statt. Für die Sitzung am 29.8.2023 wird eine Vorlage erstellt.</p>
<p>19.</p>	<p>Ergänzung der Beleuchtung „In der Aue“ 27.9.22 22/0322 – A</p>	<p>Stand 01/23: Wird zur Zeit geprüft.</p>
<p>20.</p>	<p>Knotenpunkt B56/Reinhold-Hagen-Straße/Bundesgrenzschutzstraße 8.11.22 22/0480-V</p>	<p>Die Stadtverwaltung Bonn hat den aktuellen Entwurf der Planung am 23.11.22 im dortigen Ausschuss für Mobilität und Verkehr der Bonner Politik vorgestellt. Die Vorlage Ö 6.1. (221646) wurde in Verbindung mit einigen Prüfaufträgen vertagt. Die Stadtverwaltung Bonn bearbeitet diese Prüfaufträge aktuell. Zudem hat die Stadtverwaltung Bonn eine Einbindung der Stadtverwaltung Sankt Augustin in die weitere Planung zugesagt. Ein Austauschtermin dazu hat im November 2022 stattgefunden. Die Verwaltung wird dem Ausschuss am 09.05.2023 die aktuellen Entwicklungen mitteilen. Die Verwaltung hat der Stadt Bonn mit einem Schreiben ab OB Dörner vom 12.6.23 mitgeteilt, dass sie eine intensive Einbindung in den Planungsprozess erwartet.</p>

21.	Stellplatzsatzung für Sankt Augustin 8.11.22 22/463- V 9.5.23 29.8.23 22.0463-1-V	Die eingegangenen Fragen und Anmerkungen der Politik werden kurzfristig schriftlich beantwortet. Zur Stellplatzsatzung soll ein Arbeitskreis eingerichtet werden, der den überarbeiteten Satzungsentwurf thematisiert. Dieser tagte am 03.05.2023. Nach der Arbeitskreissitzung sind keine (weiteren) Rückmeldungen eingegangen, weshalb die Stellplatzsatzung in der überarbeiteten Fassung dem Ausschuss für Mobilität am 29.8.23 zum Beschluss vorgelegt wird.
22.	Verkehrsplanung Niederpleis 8.11.22 22/0473-A	
23.	Überprüfung von Laternenstandorten 8.11.22 00/0421-A	Diese Leuchten wurden aufgrund eines politischen Beschlusses errichtet und mit einer Zeitschaltung versehen, damit die Ruhe der Waldtiere gewährleistet ist. Diese Leuchten, aufgrund eines politischen Beschlusses wieder zu demontieren, kann zeitnah ausgeführt werden, da eine beleuchtete Ausweichstrecke fertiggestellt wurde. Allerdings wurden die Leuchten entlang des Waldweges vor kurzer Zeit mit Aufwand aus den privaten Gärten entfernt und auf öffentlichem Bereich wieder montiert. Die dann demontierten Leuchten werden an andere Stelle wieder eingerichtet.
24.	Lärmaktionsplanung 7.2.2023 23/0009-V	Die Verwaltung bereitet zur Zeit die Vergabe der Stufe 4 des Lärmaktionsplanes sowie der zusätzlichen Berechnungen vor. Hierfür benötigt die Verwaltung noch einen Einleitungsbeschluss durch den USStA, welcher in der Sitzung am 22.8.22 erteilt werden soll. (DS-Nr.

- 13 -

		23/0309). Mit der Erarbeitung wird demnach im September/Oktober 23 begonnen.
25.	E-Tretroller in Sankt Augustin im Regelbetrieb 9.5.2023 23/0159 – V	Das Auswahlverfahren wird im Herbst abgeschlossen. Ziel ist, ab Oktober in den Regelbetrieb zu starten.
26.	Lebenswerte Stadt durch angemessene Geschwindigkeit – Mehr kommunale Selbstverantwortung bei Geschwindigkeitsanordnungen 9.5.2023 23/0138-A	Die Stadt Sankt Augustin ist mit Schreiben vom 7.6.23 der Initiative beigetreten. Erledigt!

Stand Sitzung 29.8.23

Erläuterungen:

DS-Nr.-A: Antrag

DS-Nr.-V: Vorlage der Verwaltung

DS-Nr.-BA: Bürgerantrag

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 17.07.2023

Drucksache Nr.: 23/0297

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	29.08.2023	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Aktueller Planungsstand zur Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes in Sankt Augustin-Niederpleis

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den aktuellen Planungsstand zur Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes in Sankt Augustin-Niederpleis zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Gemäß Beschluss des Ausschusses für Mobilität vom 8.11.2022 hat die Verwaltung Anfang dieses Jahres das Planungsbüro *wbp Landschaftsarchitekten* aus Bochum mit der Umgestaltungsplanung des Jakob-Fußhöller-Platzes beauftragt, welches im März/ April 2023 die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) abgeschlossen hat.

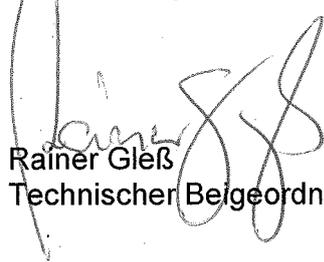
Um die Niederpleiser Bürgerinnen und Bürger an der Planung frühzeitig partizipieren zu lassen und deren Ideen und Wünsche entsprechend berücksichtigen zu können, hat am Donnerstag, den 25.05.23, im Sitzungssaal des Technischen Rathauses ein Bürgerforum stattgefunden. Anhand von zwei möglichen Konzeptideen nutzten die rund 30 Teilnehmenden im Rahmen einer Gruppenarbeitsphase die Gelegenheit, eine Vielzahl an unterschiedlichen Ideen, Wünschen und Anregungen einzubringen.

Als grundsätzliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Vereinskultur in Niederpleis eine große Rolle spielt und der Jakob-Fußhöller-Platz auch wesentlich als Ort für Veranstaltungen gesehen wird. Mehrheitlich wurde sich aber auch für die generelle Stärkung der Aufenthaltsqualität und die Belebung des Platzes abseits von gelegentlich stattfindenden Veranstaltungen ausgesprochen. Nähere Informationen zu dem Bürgerforum sind dem beiliegenden Protokoll zu entnehmen.

Auf Grundlage der Ergebnisse aus dem Bürgerforum hat das Büro *wbp* zwei Planvarianten (Vorplanung, Leistungsphase 2) erarbeitet, in welchen die unterschiedlichen Belange möglichst berücksichtigt und in Einklang miteinander gebracht werden.

Um zum jetzigen Zeitpunkt bereits ein erstes politisches Meinungsbild zu erhalten und noch etwaige Anregungen in die Planung einfließen lassen zu können, sind die Varianten dieser Sitzungsvorlage als Anlagen beigefügt und werden in der Sitzung durch eine Präsentation näher vorgestellt. Der Beschluss über die konkrete Erarbeitung einer Vorzugsvariante (Entwurfplanung, Leistungsphase 3), in Abstimmung mit der Planung zum Umbau der Hauptstraße, soll vsl. in der kommenden Sitzung des Ausschusses für Mobilität im November 2023 eingeholt werden.

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 auf rund 64.000 € netto (LPH 1-3).

- 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:

- 1) Protokoll Bürgerforum
 - a. Präsentation Bürgerforum
 - b. Vorschlag Amphitheater
- 2) Planvariante 1
- 3) Planvariante 2
- 4) Präsentation Mobilitätsausschuss

**Ergebnisprotokoll – Bürgerforum
Jakob-Fußhöller-Platz, Niederpleis**

Datum: 25.05.2023
Zeit: 18:00 - 19.30 Uhr
Ort: Technisches Rathaus Sankt Augustin

Teilnehmer*innenzahl: ca. 30 Personen

Tagesordnung:

- 01.01. Begrüßung
- 01.02. Einleitung und Erläuterung der Vorgaben
- 02. Vorstellung wbp
- 03. Vorstellung der Analyse
- 04. Feedback aus dem Publikum
- 05. Nutzungsangebote
- 06. Vorstellung der Rahmenkonzepte
- 07.01. Aufgabenstellung Workshop/ Gruppenarbeit
- 07.02. Ideensammlung an Plänen in 3 Gruppen
- 08. Vorstellung der Gruppenergebnisse
- 09. Zusammenfassung
- 10. Ausblick und Verabschiedung

Ergänzung

Anlagen:

Präsentation Bürgerforum
Vorschlag „Amphitheater“ von Anwohner*innen

Bildquellen: Alle Fotos im Protokoll von wbp Landschaftsarchitekten GmbH

01.01 **Begrüßung 18:05 Uhr**



Hr. Gleß (Technischer Beigeordneter Dez. IV der Stadt St: Augustin) begrüßt die Teilnehmer*innen des Bürgerforums und benennt die Umgestaltung des Jakob-Fußholler-Platzes im Zuge der Neuplanung der Ortsdurchfahrt in Niederpleis als Thema der Veranstaltung.

01.02 **Einleitung und Erläuterung der Vorgaben**

Umbauplanung der Ortsdurchfahrt:

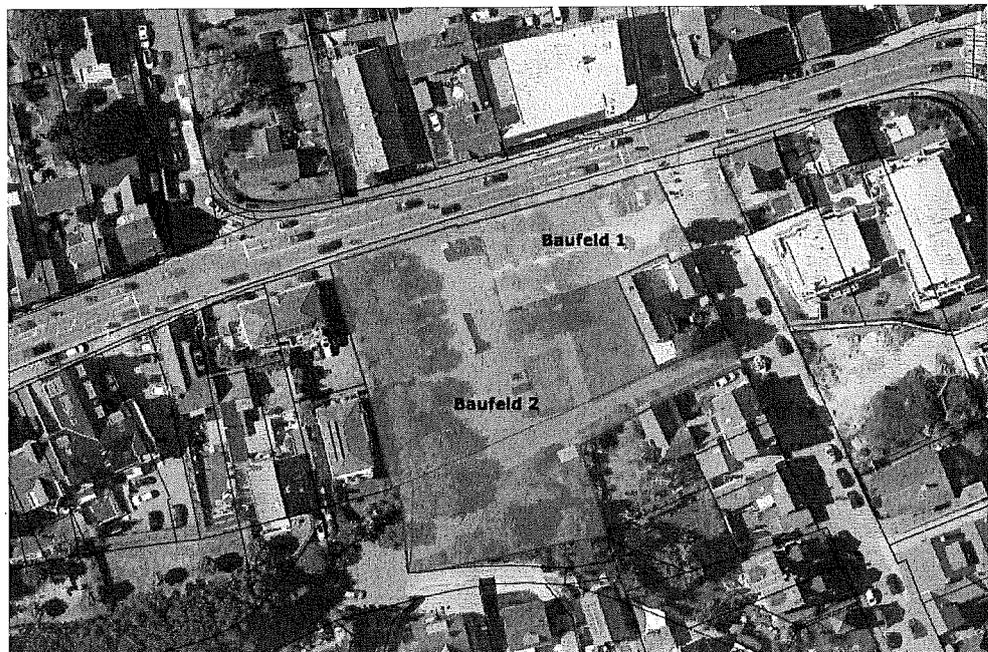
- Hr. Gleß stellt heraus, dass die Umgestaltung der Hauptstraße in Niederpleis schon lange thematisiert wird. Die Hauptstraße ist als Durchfahrtsstraße mit MIV (motorisierter Individualverkehr) -gerechten Straßenquerschnitten gestaltet, wodurch andere Verkehrsteilnehmer*innen vernachlässigt werden.
- Daher plant die Stadtverwaltung aktuell den Umbau der Ortsdurchfahrt in Niederpleis. Ziel ist es, den Straßenraum so umzugestalten, dass allen Verkehrsteilnehmenden ausreichend Platz eingeräumt wird und die Bewegungsflächen für Fuß- und Radverkehr gegenüber der heutigen Situation verbessert werden, soweit es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Der Charakter einer „echten“ Ortsdurchfahrt soll hergestellt und entsprechende Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden.
- Für den Umbau der Hauptstraße besteht eine Vereinbarung zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Stadt Sankt Augustin. Der aktuelle Planungsstand soll im Rahmen eines gesonderten Bürgerforums im Laufe dieses Jahres vorgestellt werden.
- Auf politischen Beschluss von November 2022, soll bei der Straßenumbauplanung ebenfalls die Umgestaltung des Jakob-Fußholler-Platzes, insbesondere des nördlichen Bereichs, mitberücksichtigt werden, um die Planungen aufeinander abzustimmen und so Synergien zu schaffen.

Umbauplanung Jakob-Fußhöller-Platz:

- Derzeit bietet der Jakob-Fußhöller-Platz wenig Aufenthaltsqualität. Er wird nur an wenigen Tagen im Jahr genutzt – z.B. als Veranstaltungsfläche bzw. Verkaufsfläche für Weihnachtsbäume. Bis vor kurzem diente er die übrige Zeit fast ausschließlich als Parkplatz. Daraus leitet sich bereits seit längerer Zeit Handlungsbedarf ab. Die Straßenumbauplanung wird nun zum Anlass genommen, eine Umplanung des gesamten Platzes anzustoßen.
- Die Verwaltung hat dazu Anfang dieses Jahres das Planungsbüro *wbp Landschaftsarchitekten* aus Bochum beauftragt. Die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) ist nun abgeschlossen.
- Die Niederpreisler Bürger*innen sollen frühzeitig partizipiert werden, um ihre Ideen und Wünsche in der Planung berücksichtigen zu können.

Unter Berücksichtigung der politischen Vorgaben konnten als Zielvorstellungen der Planung folgende Punkte identifiziert werden:

- Die Aufenthaltsqualität des Platzes soll deutlich verbessert werden, insbesondere durch entsprechende Gestaltungselemente und neue Raumkonzepte (z.B. durch Bereitstellung von Mobiliar und Spielgeräten, Schaffung bzw. Neugestaltung von Grünflächen, Ertüchtigung von Aufenthaltsbereichen) (Baufeld 2).
- Neben der Verbesserung der Aufenthaltsfunktion sollen die Veranstaltungen v.a. der örtlichen Brauchtumpflege weiterhin stattfinden können (Baufeld 2).
- Im nord-östlichen Bereich des Platzes entlang der Hauptstraße soll durch eine ansprechende Parkraumgestaltung und unter Berücksichtigung der Straßenumbauplanung ein ausreichendes Stellplatzangebot geschaffen werden (Baufeld 1).



02. **Vorstellung wbp**



Fr. Wolf (Geschäftsführung wbp Landschaftsarchitekten GmbH) stellt sich und das Büro wbp vor.

Als Landschaftsarchitekturbüro aus Bochum haben sie den Blick „von außen“ und möchten das Bürgerforum dazu nutzen, Ideen von den Bürger*innen abzuholen, um diese in der anschließenden Konzeptentwicklung berücksichtigen zu können. Die heute vorgestellten Pläne/ Konzepte des Büros wbp stellen nur Ideen bzw. Anregungen dar.

03. **Vorstellung der Analyse**

Fr. Wolf erläutert kurz die Aufgabenstellung und Wünsche aus der Politik. Diese umfassen u.a.

- die Neugestaltung des Platzes
- die Neugestaltung der Parkplätze unter Berücksichtigung der Neuplanung der Straße
- die Schaffung/ Neugestaltung von Grünflächen und
- die Strukturierung der Nutzungen.

Anschließend beschreibt Fr. Wolf die Bestandssituation des Platzes:

- Der Platz bietet aufgrund seiner Größe nicht viel Raum für unendliche Ideen
- Er ist in zwei Bereiche eingeteilt, wie Hr. Gleß bereits erwähnt hat: BF 1 Parkplatz und BF 2 Quartiersplatz
- Der Platz liegt im historischen Zentrum des Ortes Niederpleis, die Ablesbarkeit fehlt allerdings
- Er grenzt an die Hauptstraße an und ist multifunktional
- An der Hauptstraße befindet sich angrenzend an den Parkplatz eine Bushaltestelle
- Es grenzen kleinteilige Wohnbebauung bzw. Privatgrundstücke an den Platz
- Es ist kein attraktives Nutzungs- und Aufenthaltsangebot vorhanden

- Die Grünflächen haben keine Nutzungsfunktion
- Es gibt einen schönen Baumbestand/ Baumkarree auf dem Platz (Roßkastanien, Linde)
- Der Versiegelungsgrad des Platzes ist sehr hoch
- Es gibt ein großes Gefälle in Richtung Straße, das bei der Planung zu beachten ist
- Der Nahversorger REWE stellt einen wichtigen Quartierspunkt für die Nachbarschaft und den Platz dar; Es gibt allerdings keine direkte Wegeverbindung dorthin
- Die Nachbarschaft ist sehr grün bzw. Bestandteil des Grünzugs der ehem. Bröltalbahn und bietet verschiedene Freizeitangebote/ Ausflugsziele
- Der Platz ist als Gelenk zum Pleisbachtal und Mittelpunkt in Niederpleis zu bewerten → (informeller) Treffpunkt für Nachbarschaft, Radfahrer*innen, Wanderer...
- Zentrale Lage in und für Niederpleis

Fr. Wolf betont:

Die Gestaltung des Platzes soll den Bürger*innen bzw. Nutzer*innen gefallen und sie sollen ihn gerne nutzen (*zustimmendes Nicken aus dem Publikum*).

Innerstädtische Plätze müssen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen (Klimawandel, Raum für nachbarschaftliche und Quartiersaktivitäten) neu gedacht werden: Geschäfte zur Belebung von Innenstädten reichen nicht.

04. Feedback aus dem Publikum



Fr. Wolf fragt, ob bei der bisherigen Bestandsaufnahme und Analyse etwas vergessen wurde. Es gibt keine Anmerkungen oder Ergänzungen aus dem Publikum.

05. **Nutzungsangebote**

Fr. Wolf stellt mithilfe von Bildern verschiedene Nutzungsideen für den Platz vor:

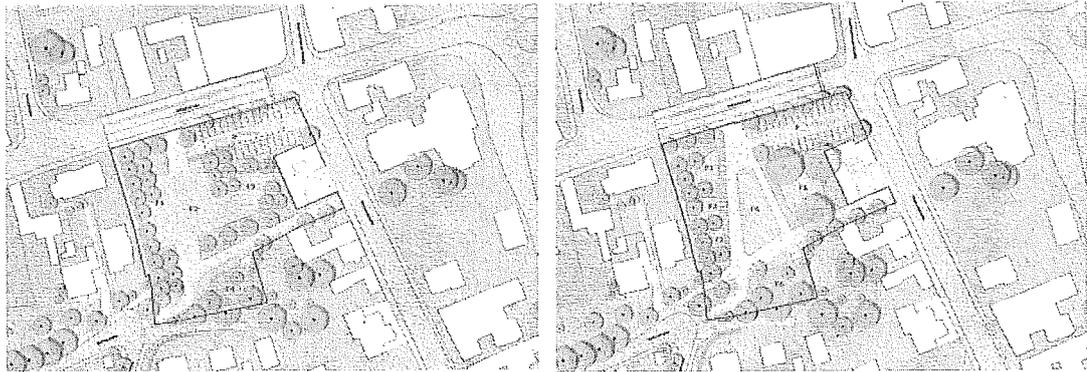
- Kinderspiel 1-6 Jahre (balancieren, schaukeln etc.)
- Jugendspiel 6-12 Jahre (klettern, toben etc.)
- Spiel-Sportangebote 12-99 Jahren (Calisthenics, Fitnessgeräte etc.)
- Treffen und Kommunikation (Boule spielen, Sitzgelegenheiten, Sommercafé etc.)
- Urban Gardening, Obstbäume, Blumenwiese etc.

Es soll heute ermittelt werden, welche Angebote und Aktivitäten sich die Bürger*innen wünschen und welche Vorstellungen sie haben. Es geht dabei nicht um die konkret abgebildeten Geräte.

06. **Vorstellung der Rahmenkonzepte**

Fr. Wolf erklärt zwei von wbp erarbeitete Varianten für eine mögliche Umgestaltung des Jakob-Fußhöller-Platzes. Dabei wurden erste Zonierungen mit ersten Nutzungsideen entsprechend der Platzgröße vorgeschlagen.

Aus Sicht des Planungsbüros sollte der Jakob-Fußhöller-Platz zu einem eher grünen Quartiersplatz umgestaltet werden.



07.01. **Aufgabenstellung Workshop/ Gruppenarbeit**

Fr. Wolf erklärt die Gruppenaufgabe:

Die Gruppen sollen

1. Ideen sammeln, welche Art der Nutzung bzw. welche Angebote für diesen Platz geeignet sind und wo diese verortet sein sollen
2. ihre Ideen und Wünsche auf den Notizkarten notieren

Dafür werden jeder Gruppe ein Plakat mit den zwei Varianten von wbp sowie ein blanko Plakat für die Ideen und Hinweise, Klebpunkte in verschiedenen Farben für die Nutzungsangebote, ein Luftbild des Platzes, eine Karte mit den Versorgungsleitungen, Fotos vom Platz, verschiedenfarbige Notizzettel/ Karteikarten, Klebeband und Stifte zur Verfügung gestellt.

Fr. Wolf betont noch einmal, dass heute nur gesammelt werden soll und noch nichts bewertet oder entschieden wird.

Rückfragen aus dem Publikum:

Ist eine Begradigung des Platzes geplant? Beim aktuellen Gefälle besteht die Gefahr, dass Spielbälle auf die Hauptstraße rollen oder die Barrierefreiheit für Rollatoren nicht gegeben ist.

Antwort Frau Wolf:

Eine Begradigung des Platzes ist nur teilweise möglich und von der Nutzung abhängig. Der Platz könnte in Teilbereichen begradigt werden.

Anmerkung aus dem Publikum:

Unter dem Platz befinden sich Versorgungsleitungen (Gas), die zugänglich bleiben müssen und die einer Begradigung ggf. entgegenstehen.

Frage aus dem Publikum:

Gibt die Politik die Nutzung des nord-östlichen Bereichs des Platzes als Parkfläche und Parkplatz vor?

Antwort Stadt:

Diese Vorgabe wurde so formuliert. Es ist hier keine Variation möglich. Mit dem Parkplatz sollen die durch den Straßenumbau wegfallenden Stellplätze teilweise kompensiert werden.

Frage aus dem Publikum:

Kann das Zelt des Junggesellenvereins (JGV) bei Veranstaltungen auch auf dem Parkplatz stehen?

Antwort Fr. Wolf:

Dies wird bei der weiteren Planung mit geprüft.

Frage aus dem Publikum:

Wo soll zukünftig der Maibaum aufgestellt werden und wo befindet sich der Stromanschluss für Veranstaltungen?

Antwort Fr. Wolf:

Auch diese Themen werden bei der weiteren Planung mit geprüft.

Frage aus dem Publikum:

Was ist der Anlass der Umgestaltung?

Antwort Fr. Wolf:

Der Platz wird derzeit untergenutzt und soll zukünftig als Treffpunkt in der Nähe des Nahversorgers entwickelt werden. Konkreter Anlass ist der anstehende Umbau der Ortsdurchfahrt, um planerische Synergien entlang der Hauptstraße zu schaffen.

Frage aus dem Publikum:

Lohnt sich die Investition in die Umgestaltung des Platzes?

Antwort Fr. Wolf:

Quartiersplätze dienen nicht nur der persönlichen Identifikation mit dem Ortsteil, sie sind als wichtige Treffpunkte auch Orte der Kommunikation und tragen zur Belebung einer Ortsmitte bei. Investitionen in die gestalterische und funktionale Aufwertung des Platzes lohnen sich daher auf verschiedenen Ebenen.

Frage aus dem Publikum:

Wie soll die Pflege des Platzes zukünftig gesichert werden?

Antwort Fr. Wolf:

Da es sich um einen öffentlichen Platz handelt, erfolgt die Pflege durch die Stadt Sankt Augustin.

07.02. **Ideensammlung an Plänen in 3 Gruppen**

Das Publikum wird in drei Gruppen aufgeteilt.
Gruppe 1 besteht größtenteils aus Mitglieder*innen des Junggesellenvereins/ Männerei Pleeser Murre e.V. (JGV) (ca. 10 Personen).



Gruppe 2 besteht größtenteils aus Anwohner*innen (ca. 7 Personen).



Gruppe 3 besteht größtenteils aus Anwohner*innen und Lokalpolitiker*innen (ca. 4 Personen).



Die Gruppen erhalten ca. 30 min Zeit zum Zusammentragen Ihrer Ideen und Anmerkungen. Dabei werden sie bei Fragen von den Mitarbeiter*innen der Stadt und wbp Landschaftsarchitekten unterstützt. Für die anschließende Vorstellung der Ergebnisse in der großen Runde soll jeweils ein Gruppenmitglied ausgewählt werden.

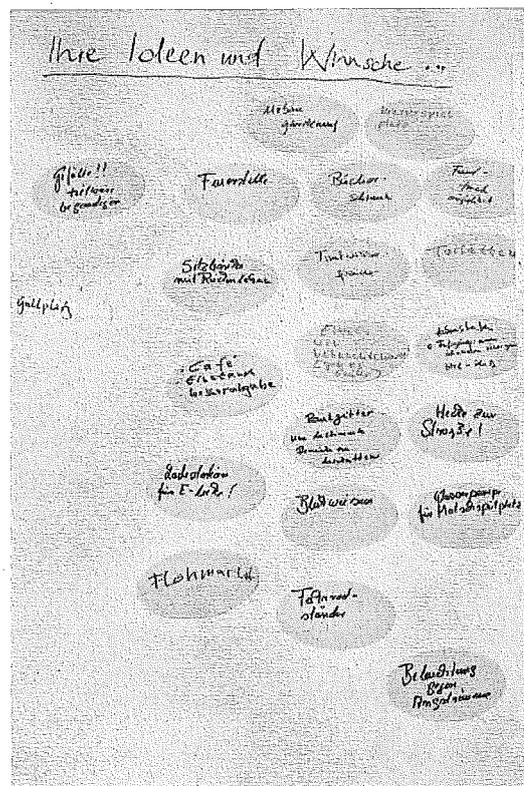
08. **Vorstellung der Gruppenergebnisse**

Gruppe 3 beginnt mit der Vorstellung ihrer Ergebnisse:



Wünsche:

- Wiedereinführung eines Weihnachtsmarktes auf dem Platz, den es mal gegeben hat, ggf. durch Engagement von Lehrer*innen oder anderen Akteursgruppen (*Anmerkung aus dem Publikum: Der Verein, der den Weihnachtsmarkt organisiert hat, existiert nicht mehr*)
- Weitere Events wie Flohmarkt
- Wasserspielplatz, Wasserpumpe für Matschspielplatz, Trinkwasserspender
- Sitzbänke mit Rückenlehnen
- Ladestation für E-Bikes, Fahrradständer
- Bücherschrank
- Feuerstelle, Grillplatz
- Möglichkeit einen Foodtruck zu platzieren, Café, Eisstand, Wasserabgabe
- Toiletten
- Zebrastreifen oder Fußgängerzonen-ähnlicher Übergang Richtung DHL Kiosk
- Hecke zur Straße
- Urban Gardening, Blühwiesen
- Rankgitter oder Ähnliches, um bestimmte Bereiche zu beschatten
- Beleuchtung gegen Angsträume
- Gefälle teilweise begradigen

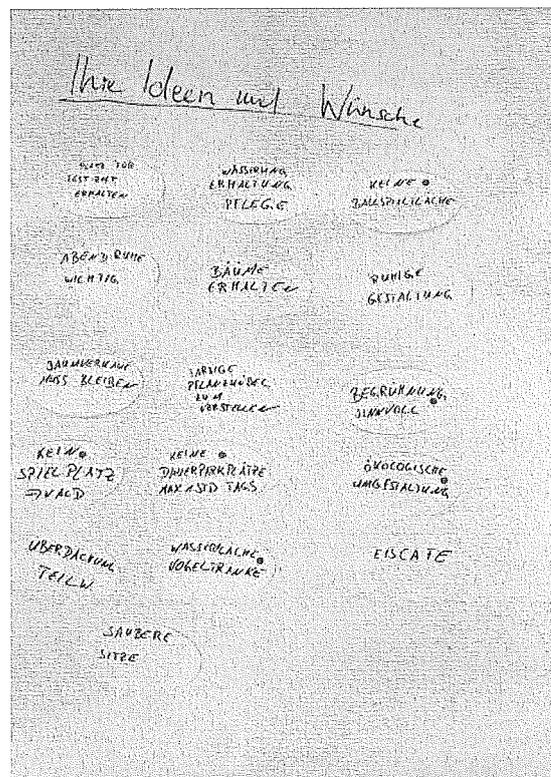


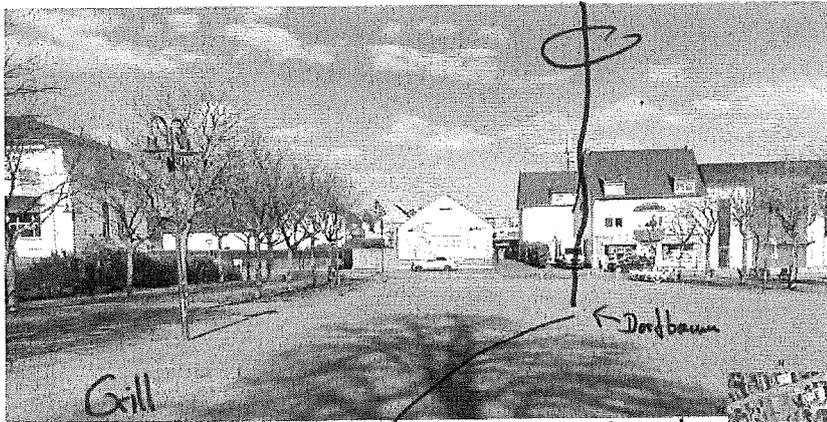
Gruppe 2 stellt ihre Ergebnisse vor:



Wünsche:

- Teilweise Überdachung
- Wasserfläche, Vogeltränke
- Ökologische Umgestaltung, Begrünung sinnvoll, Bestandsbäume erhalten, farbige Pflanzkübel zum Verstellen
- Eiscafé
- Weihnachtsbaumverkauf muss bleiben
- Platz für das Festzelt erhalten
- Wässerung, Erhaltung und Pflege sichern
- Saubere Sitzflächen
- Ruhige Gestaltung
- Keine Dauerparkplätze: Nutzung der Parkplätze muss besser gesteuert werden (Parken max. 1 Std. tagsüber) – der Parkplatz soll nicht für Dauerparker*innen sein; Anwohner*innen sollen ihre Garagen und Stellplätze am Haus für ihre Pkw nutzen – Kontrolle der Garagen einführen? (Damit diese für den vorgesehenen Zweck genutzt werden)
- Abendruhe wichtig
- Keine Ballspielfläche
- Kein Spielplatz (im nahegelegenen Wald ist ein Spielplatz vorhanden)





Blick nach Norden über den Platz

Schacht für
Dorfbaum

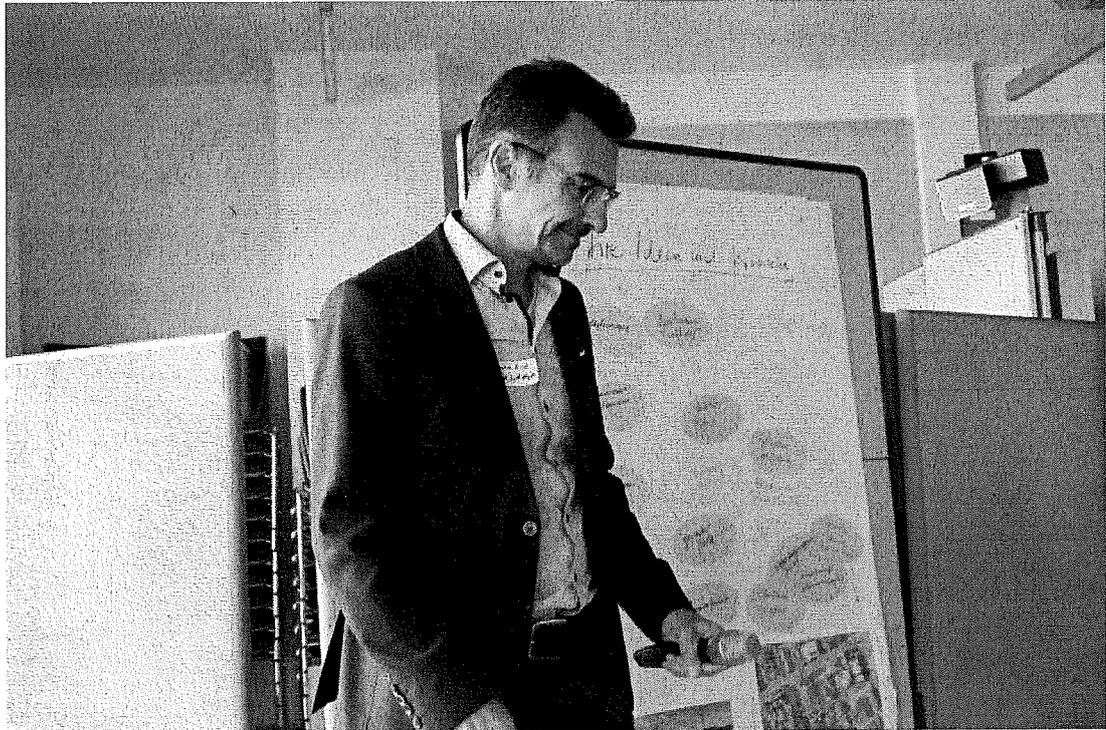
Bierpilz

09. Zusammenfassung

Die Bürger*innen haben eine Vielzahl an Ideen und Anregungen zusammengetragen. Die Interessen und Wünsche sind hierbei sehr unterschiedlich. Es gab dabei wenige Mehrfachnennungen zu einzelnen Aspekten.

Das Bürgerforum hat gezeigt, dass die Vereinskultur in Niederpleis bei vielen Bürger*innen eine große Rolle spielt und dass der Jakob-Fußholler-Platz auch wesentlich als Ort für Veranstaltungen gesehen wird. Mehrheitlich wurde sich aber auch für die generelle Stärkung der Aufenthaltsqualität und die Belebung des Platzes abseits von gelegentlich stattfindenden Veranstaltungen ausgesprochen. Die weitere Planung fokussiert sich nun darauf, Varianten zu erarbeiten, in welchen die unterschiedlichen Belange möglichst berücksichtigt und in Einklang miteinander gebracht werden.

10. **Ausblick und Verabschiedung**



Hr. Knipp (Planung und Liegenschaften, Stadt St. Augustin) übernimmt das Schlusswort. Auf Grundlage der heutigen Ergebnisse soll in den kommenden Wochen die Vorplanung (Leistungsphase 2), in Abstimmung mit der Planung zum Straßenumbau, erarbeitet und diese vrs. im Herbst der Politik präsentiert werden. Bei politischer Zustimmung soll anschließend eine konkretere Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) erarbeitet werden.

Auf dieser Grundlage kann die Durchführungsplanung sowie der Umbau des nördlichen Platzbereichs möglichst parallel mit dem Straßenumbau erfolgen. Der Beginn der Umbauarbeiten ist für das Jahr 2024/2025 vorgesehen.

Ein Ergebnisbericht bzw. -protokoll mit Fotos und Text wird im Nachgang der Veranstaltung auf der Homepage der Stadt Sankt Augustin veröffentlicht.

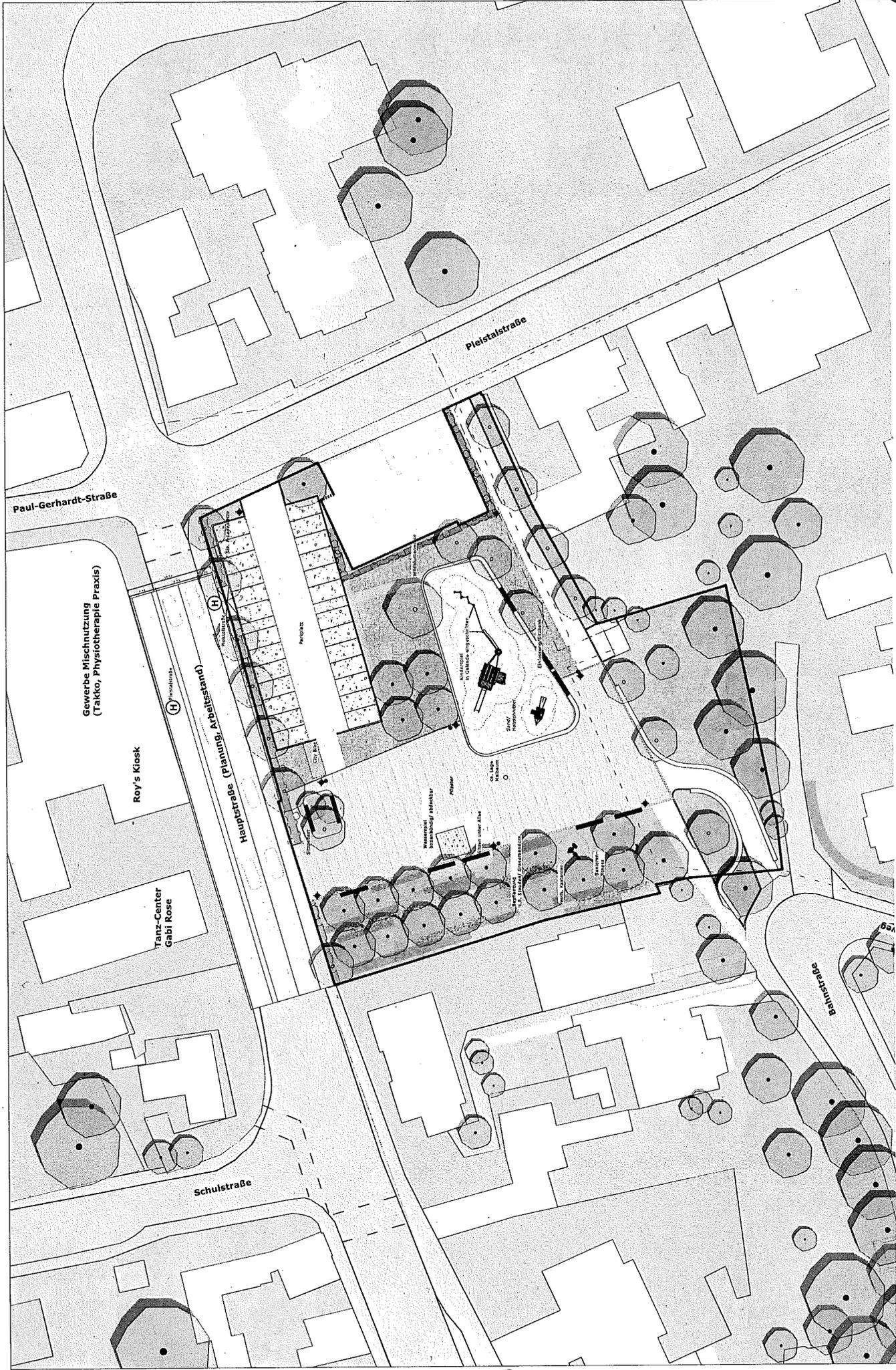
Ende der Veranstaltung 19:30 Uhr

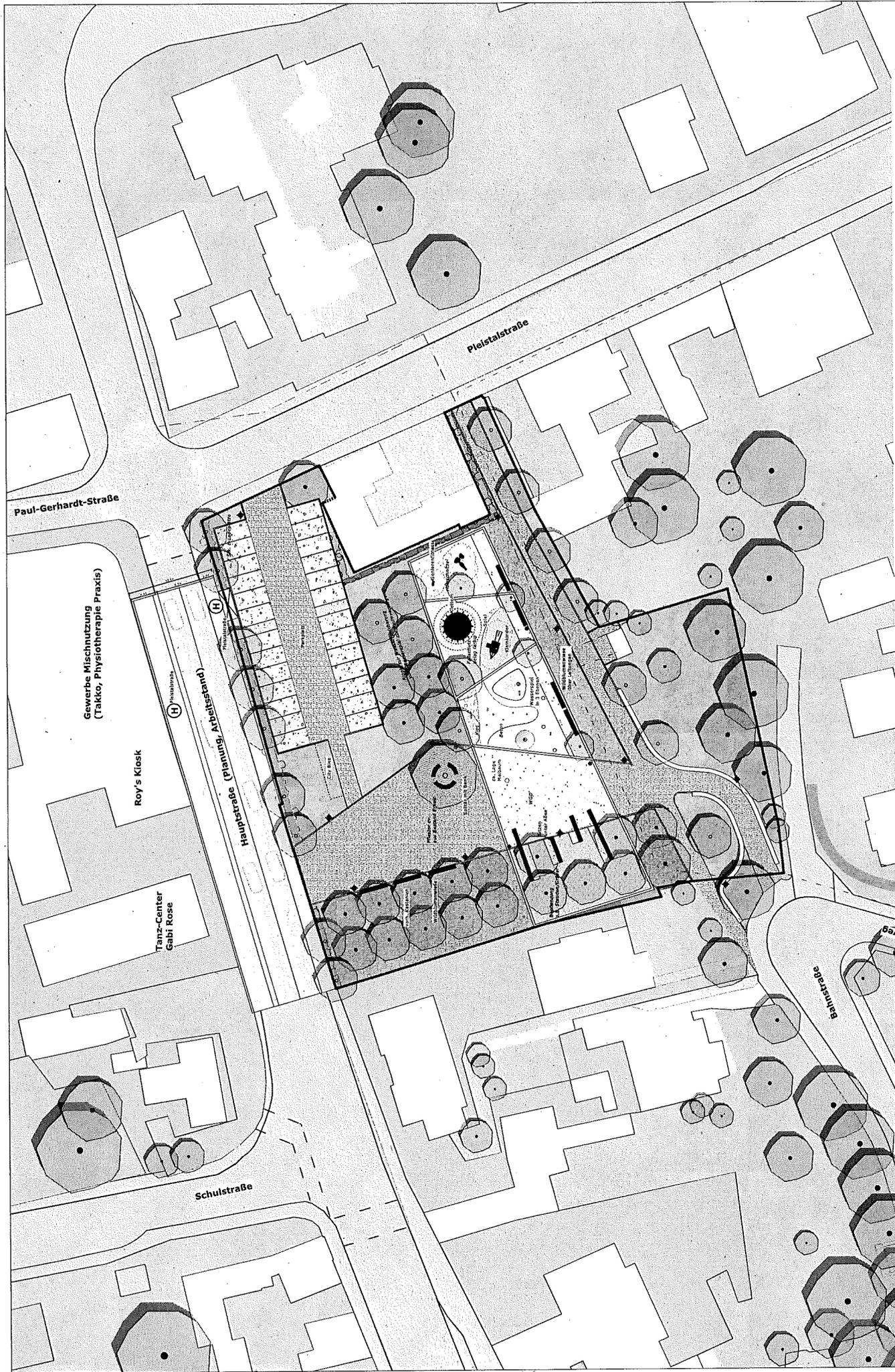
Ergänzung **Im Nachgang wurden noch folgende Anregungen und Vorschläge von Bürger*innen eingereicht:**

1. *Ich würde mich freuen, wenn bei der Planung ausreichend Mülltonnen in geeigneter Größe berücksichtigt werden. Die aktuelle Situation bei geringer Auslastung: zwei kleine Mülltonnen, die ständig voll sind und daneben liegt oft der Müll. Es wäre schade, wenn sich das so fortsetzen würde und das neue Konzept einen nicht notwendigen Makel hätte.*
2. *Das Festzelt muss je nach Größe zusätzlich zum Ein-/Ausgang mit zwei bis drei Notausgängen ausgestattet werden. Diese würden im Falle einer Platzierung auf dem Parkplatz direkt auf die Hauptstraße und die Pleistalstraße führen. Hierdurch sehen wir als Verein eine mögliche Gestattung für zukünftige Veranstaltungen als gefährdet. Wir möchten Sie bitten, diesen Sachverhalt mit in die weiteren Planungen mit einzubeziehen.*

- 3. Außerdem wurde der Vorschlag eines Amphitheaters eingereicht, dieser befindet sich in der Anlage.*

Aufgestellt: Bochum, 20.06.2023, wbp Landschaftsarchitekten GmbH, i.A. J. Wöltge





STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 27.07.2023

Drucksache Nr.: 22/0463/1

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	29.08.2023	öffentlich / Vorberatung
Rat	19.10.2023	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Stellplatzsatzung für Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität des Rates der Stadt Sankt Augustin nimmt den im Arbeitskreis finalisierten Satzungsentwurf zur Kenntnis und empfiehlt dem Rat, folgenden Beschluss zu fassen:

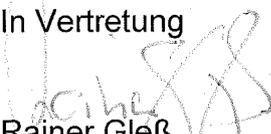
Der Rat beschließt den im Arbeitskreis finalisierten Satzungsentwurf als Satzung.

Sachverhalt / Begründung:

Der erste Satzungsentwurf wurde der Politik am 08.11.2022 im Ausschuss für Mobilität vorgestellt (22/0463). Im Nachgang hat die Politik eine Vielzahl an Fragen an die Verwaltung gestellt. Gemeinsam mit dem Planungskonsortium büro *thiemann-linden stadt & mobilität* sowie *STELLWERK BreesBrunsKowald GbR* wurden die Fragen beantwortet und der Satzungsentwurf überarbeitet. Diese überarbeitete Version wurde in einem Arbeitskreis mit der Politik am 03.05.2023 behandelt und weitere Änderungen festgelegt. Nach erneuter Überarbeitung wurde der Satzungsentwurf in seiner jetzigen Form den Fraktionen zugesandt und soll nun als Satzung beschlossen werden.

Nach 5 Jahren sollen die Stellplatzsatzung und deren Anlagen einer Prüfung unterzogen werden und die festgestellten Hindernisse in eine mögliche Überarbeitung einfließen. Bis dahin sollen die Änderungsbedarfe gesammelt und (sofern es keine gravierenden Mängel gibt) nach diesem Zeitraum geschlossen in einer Änderung der Satzung bzw. deren Anlagen umgesetzt werden.

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 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:

- **Bericht zur Stellplatzsatzung für Sankt Augustin (inkl. Anlagen)**

TOP 6 ö.T., DS 22/0463/1

Stellplatzsatzung für Sankt Augustin

Die Anlage

- **Bericht zur verkehrsplanerischen Beratung**

ist sehr umfangreich.

Auf einen Versand wird verzichtet.

Die Anlage kann im Ratsinformationssystem eingesehen werden.

Außerdem erhält jede Fraktion eine Papieraufbereitung. Sollten weitere Papieraufbereitungen benötigt werden, können diese bei der Geschäftsführerin des Ausschusses, Frau Adamek-Hoeken, bis zum 23.08.2023 bestellt werden.

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 24.07.2023

Drucksache Nr.: 23/0302

Beratungsfolge Ausschuss für Mobilität	Sitzungstermin 29.08.2023	Behandlung öffentlich / Kenntnisnahme
--	-------------------------------------	---

Betreff

RadPendlerRoute Hennef-Troisdorf: Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Abschnitt Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Sachverhalt / Begründung:

Auf Initiative des ADFC Bonn/Rhein-Sieg prüft der Kreis die Errichtung einer RadPendlerRoute Hennef - Sankt Augustin - Siegburg - Troisdorf. Unter Federführung des Kreises wurde ein kleines Fachgutachten zur Begutachtung der schwierigen Bereiche beauftragt. Hierzu wurde mit Vorlage 21/0037 zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 04.02.2021 detailliert berichtet.

Die Bearbeitung des Fachgutachtens ist nunmehr abgeschlossen. Frau Dr. Katja Engelen vom Gutachter BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH (Aachen) wird die Ergebnisse für den Abschnitt Sankt Augustin vortragen und steht für Rückfragen zur Verfügung. Details können dem anliegenden Gutachtenband für Sankt Augustin entnommen werden.

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 auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

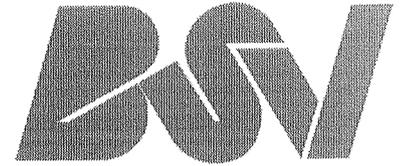
- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

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.

Anlage:

RadPendlerRoute Hennef - Sankt Augustin - Siegburg - Troisdorf im Rhein-Sieg-Kreis.
Ergebnisse: Stadt Sankt Augustin



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

**RadPendlerRoute
Hennef – Sankt Augustin –
Siegburg – Troisdorf
im Rhein-Sieg-Kreis**
Ergebnisse: Stadt Sankt Augustin

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Katja Engelen
Rebecca Schultes M. Sc.

Aachen, im Juli 2023

220410_RadPendler_Route_RSK_Projektbericht_2023-07-25 - Sankt
Augustin.docx

Inhalt

1	Ausgangslage und Herangehensweise	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Herangehensweise	2
2	Thematische Exkurse	4
2.1	Tempo 30-Zone und Fahrradstraße	4
2.2	Beleuchtung unter Naturschutzaspekten	5
2.3	Radverkehr-Piktogramme und Radverkehr-Piktogrammketten	5
2.4	Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskragung	6
3	Rutenabschnitt Stadt Sankt Augustin	8
3.1	Routenverlauf (Übersicht)	8
3.2	Abschnitt 1 (detaillierte Bewertung)	8
3.3	Abschnitt 2 (beschreibende Bewertung)	10
3.4	Abschnitt 3 (detaillierte Bewertung)	12
	3.4.1 Bestehende Siegquerung	12
	3.4.2 Neue Siegquerung	13
4	Fazit	15

1 Ausgangslage und Herangehensweise

1.1 Ausgangslage

Um in den kommenden Jahren das Kfz-Verkehrsaufkommen zu reduzieren und damit den Klimaschutz zu gewährleisten, kann der Radverkehr auf bedeutenden Pendlerachsen mit Hilfe von qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen gefördert werden. Hierzu laufen bundesweit planerische Aktivitäten, an denen sich auch der Rhein-Sieg-Kreis auf unterschiedlichen Ebenen beteiligt.

Der Rhein-Sieg-Kreis und seine Städte Lohmar, Niederkassel und Troisdorf beteiligen sich im Rechtsrheinischen an den Planungen von insgesamt vier RadPendlerRouten nach Köln. Hier erfolgt eine Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und seinen Städten Bergisch Gladbach und Rösrath sowie der kreisfreien Stadt Leverkusen. Als Gemeinschaftsprojekt wurde eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet, in der leistungsfähige Routenverläufe und deren Potenziale identifiziert wurden. Für die Umsetzung wurden bereits in der Planungsphase einheitliche Standards gemeinsam festgelegt. Diese lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen:

„Auf den RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen haben die Fahrradfahrenden überwiegend Vorrang. Es entstehen qualitativ hochwertige und besonders breite Radverkehrsanlagen [...]. Sie werden möglichst durchgehend breit angelegt, ohne große Umwege, mit wenigen Ampeln oder anderen Verzögerungen und gut wiedererkennbaren Markierungselementen.“¹

Letzteres umfasst sowohl eine informelle Bodenmarkierung (grüner Schmalstrich als linienhafte Markierung beidseitig bei allen Führungsformen) als auch Einschübe bei der Wegweisung (Rad-schnellverbindung-Piktogramm als Streckenpiktogramm). Beides wird in „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) thematisiert und lässt sich auf die RadPendlerRouten übertragen. Im Zuge der Aktivitäten zu den RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten ein Gestaltungsleitfaden zur einheitlichen Umsetzung von RadPendlerRouten erarbeitet. Dieser wird derzeit als Arbeitsgrundlage zur Abstimmung mit den Kommunen in Richtung Bonn genutzt.

Neben der Anbindung der Städte Lohmar, Niederkassel und Troisdorf an die Rheinmetropole Köln sind für den Rhein-Sieg-Kreis aufgrund der vorhandenen Pendlerstrukturen weitere Verbindungsachsen von Bedeutung. Neben

- Bornheim – Bonn,
- Wachtberg – Bonn,
- Rhein-Sieg (Alfter – Bonn – Troisdorf/Niederkassel),
- Lohmar – Siegburg – Sankt Augustin und
- Hennef – Uckerath

¹ <https://www.rhein-sieg-kreis.de/presseinformationen/juli/meilenstein-fuer-den-radverkehr.php>; abgerufen am: 10.01.2023

ist vor allem auch die Pendlerachse Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf relevant.

1.2 Herangehensweise

Zur Pendlerachse Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf wurden bereits durch den ADFC Bonn/Rhein-Sieg Vorarbeiten im Hinblick auf die Planung und Umsetzung einer RadPendlerRoute vorgenommen (Konzept vom 27.11.2020). Die vorgeschlagene Trasse der RadPendlerRoute verläuft dabei weitestgehend parallel zur Bahnstrecke Hennef – Troisdorf. Für einzelne Streckenabschnitte werden Verlaufsvarianten aufgezeigt. Aufgesetzt auf den vorliegenden Verlaufsvarianten sollen nun in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen Städten Hennef, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf punktuelle Untersuchungen für die Einrichtung einer RadPendlerRoute auf dieser bedeutenden Pendlerachse durchgeführt werden (Bild 1).

Folgende Untersuchungspunkte sind durchzuführen:

Stadt Hennef

- Vergleich von zwei Routenführungsvarianten:
Variante 1: Wehrstraße – Humperdinckstraße – Mittelstraße – Bachstraße
Variante 2: Straßenzug Kurhausstraße – Bergstraße – Geistinger Straße – Bonner Straße.

Stadt Sankt Augustin

- Optimierung Unterführung A 3 (ohne Fahrradstraße).
- Definition für die Lage einer neuen Fahrradbrücke über die Sieg.
- kleine Maßnahmen zur Optimierung der bestehenden Siegbrücke.

Stadt Siegburg

- Prüfung der sicheren und attraktiven Radführung an der Konrad-Adenauer-Allee einschl. beider Kreisverkehre zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgänger- und Radverkehr sowie zwischen Rad- und Kfz-Verkehr (Bestandteil der Routenvariante 2).
- Vergleich von zwei Routenführungsvarianten:
Variante 1: Frankfurter Straße – Wilhelmstraße/Europaplatz (Fußgängerzone) – Mahrstraße
Variante 2: In der Memm – Pleiser Hecke – Konrad-Adenauer-Allee.
- Prüfung der Optimierung der Fahrradfreundlichkeit der vorhandenen Lichtsignalanlagen und mögliche Verbreiterung vom Radweg an der L 332.

Stadt Troisdorf

- Definition der Linienführung für die Anbindung zum Bahntrassenradweg Siegburg-Lohmar (Abzweig Frankfurter Straße).
- Anbindung zur RadPendlerRoute nach Köln (Verbindungsroute zwischen zwei RadPendlerRouten).

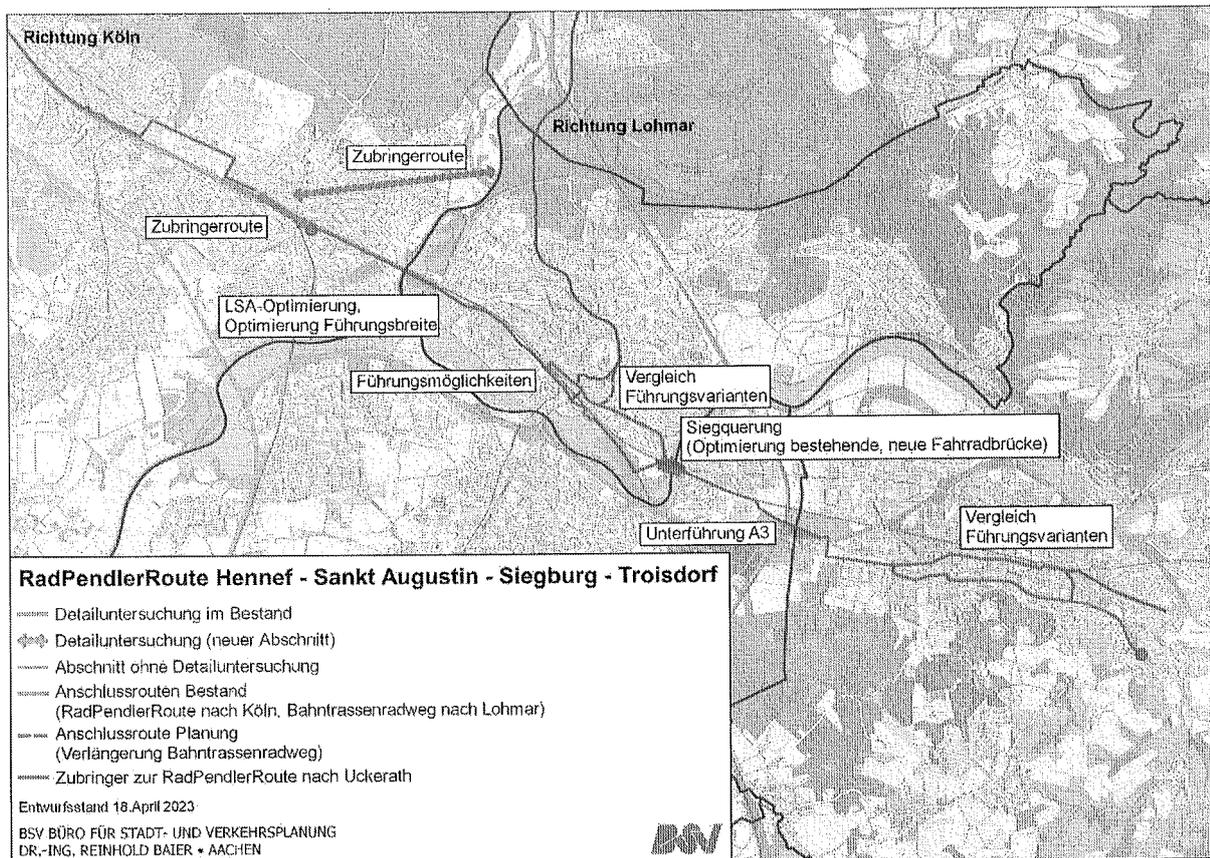


Bild 1: Untersuchungsbedarf in Bezug auf die RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf

Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse der Projektbearbeitung mit Relevanz für die Stadt Sankt Augustin zusammengefasst. Hierbei ist zu beachten, dass die Betrachtung der Abschnitte von Osten nach Westen erfolgt.

2 Thematische Exkurse

Im Rahmen der durchgeführten Analysen zeigten sich wiederkehrende Themen, die eine kurze Erläuterung erfordern.

2.1 Tempo 30-Zone und Fahrradstraße

Tempo 30-Zonen und Fahrradstraßen sind in vielen Dingen vergleichbar, es zeigen sich aber feine Unterschiede auf. Vor diesem Hintergrund erfolgt an dieser Stelle eine kurze Gegenüberstellung.

	Tempo 30-Zone	Fahrradstraße
Anwendungsbereich	innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtsstraßen	innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften Radverkehr soll die vorherrschende Verkehrsart sein, entweder schon im Bestand oder durch die Maßnahmenumsetzung erwartet.
Zielauslegung	Verkehrsrühiger Straßenraum, der für alle Verkehrsteilnehmenden Raum bietet.	Förderung des Radverkehrs im städtischen Bereich
Zugelassene Verkehrsarten	alle Verkehrsarten	Radverkehr Fahrradstraßen stehen dem Fußgängerverkehr ohne besondere Beschilderung ebenfalls zur Verfügung. Andere Verkehrsarten müssen durch Zusatzbeschilderung explizit zugelassen werden (Kfz-frei, Anlieger).
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	30 km/h, gilt für Kfz-Verkehr und Radverkehr Radfahrende dürfen in Tempo 30-Zonen abweichend zum Rechtsfahrgebot (§2 Abs 2) nebeneinander fahren, wenn dadurch der Kfz-Verkehr nicht behindert wird.	30 km/h, in Ausnahmefällen sind geringere Geschwindigkeiten möglich, gilt für Kfz-Verkehr und Radverkehr Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen abweichend zum Rechtsfahrgebot (§2 Abs 2) nebeneinander fahren. Dennoch muss auch der Radverkehr das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme (§1 Abs. 1) beachten. Der Radverkehr darf durch andere weder gefährdet noch behindert werden, erforderlichenfalls muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.
Knotenpunktregelung	Rechts-vor-Links	Rechts-vor Links Durch Beschilderung kann die Rechts-vor-Links-Regelung aufgehoben und die Fahrradstraße bevorrechtigt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Bevorrechtigung sich nicht auf den Radverkehr beschränkt, sondern auch für den Kfz-Verkehr gilt. Bei Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umzusetzen.

2.2 Beleuchtung unter Naturschutzaspekten

Eine Beleuchtung der RadPendlerRoute ist vor allem dann von Bedeutung, wenn sie durch die allgemeine Straßenbeleuchtung nicht gegeben ist. Dies ist vor allem dann der Fall, wenn die Wegeführung sich im Außerortsbereich oder abseits des Kfz-Verkehrs befindet.

Während nach „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV, 2021) innerorts eine durchgehende ortsfeste Beleuchtung vorgesehen werden soll, wird sie außerorts als wichtig bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass moderne Fahrräder und Pedelecs mit neuartigen LED-Scheinwerfern zwar eine größere Sichtweite bei Dunkelheit ermöglichen, aber zeitgleich auch höhere Geschwindigkeiten. Es wird auf die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Aspekte des Naturschutzes und der Biodiversität in sensiblen, naturnahen Bereichen hingewiesen. Möglichkeiten ergeben sich durch:

- Einsatz von vollständig geschlossenen Lichtgehäusen (damit Insekten nicht direkt an das Leuchtmittel gelangen können und dort verbrennen oder in der Leuchte gefangen werden),
- Einsatz von möglichst geringen Lichtpunkthöhen (Minimierung von großräumigen Anlockeffekten),
- Verzicht auf Lichtquellen mit hohem Blauanteil (viele Organismen werden davon beeinflusst und kurzwellige Lichtanteile streuen stärker und tragen somit zur Lichtverschmutzung bei),
- Ausschluss von UV- und Infrarotanteilen über Sperrfilter oder entsprechende Leuchtmittel,
- eine dynamische adaptive Lichtregelung (Auf- bzw. Abdimmen der Beleuchtung bei Durchfahrt eines Radfahrenden mit Hilfe von „intelligenten LED“),
- eine Nachtabenkung der Leuchtdichte,
- eine zeitliche Beschränkung der Beleuchtung mit Hilfe von Zeitschaltuhren (Berücksichtigung von Jahreszeit und Uhrzeit).

2.3 Radverkehr-Piktogramme und Radverkehr-Piktogrammketten

„Bei Piktogrammketten handelt es sich um alleinstehende Radverkehr-Sinnbilder nach § 39 Absatz 7 StVO (mit oder ohne ergänzende Richtungspfeile), die im Bereich des rechten Fahrbahnrandes öffentlicher Straßen aufgebracht werden, um den Kraftfahrzeugverkehr in besonderen Einzelfällen auf das Vorhandensein und die besondere Schutzbedürftigkeit des Radverkehrs hinzuweisen. Piktogrammketten zielen hauptsächlich darauf ab, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu verbessern; mit ihnen können aber auch Lückenschlüsse im Netz von Radverkehrsanlagen gekennzeichnet werden. Für die Aufbringung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern zu diesen Zwecken besteht im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang keine Anordnungsgrundlage.“²

Die Wirkungen solcher Bodenmarkierungen wurden im Rahmen des bundesweiten Forschungsprojekts „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ analysiert.

² Rundschreiben der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf und Münster vom 25. Januar 2023

„Es konnte gezeigt werden, dass Piktogrammketten eine Maßnahme sind, um [...] Routen im Radverkehr zu verdeutlichen.“³ Es wird explizit darauf hingewiesen, dass Piktogrammketten keine Regel-, sondern Ausnahmelösung bei beengten Verhältnissen darstellen sollen. Zuvor sollen alle anderen Möglichkeiten geprüft werden.

Im aktuellen Rundschreiben der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf und Münster vom 25. Januar 2023 wird darauf hingewiesen, dass bei fehlenden gesonderten Radverkehrsanlagen Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr den Normalfall darstellt, auf den grundsätzlich nicht gesondert hingewiesen werden muss. Daraus ergibt sich, dass der Einsatz von Piktogrammketten nur in Ausnahmefällen erfolgen sollte. Diese Ausnahmefälle werden wie folgt beschrieben:

- Hauptverkehrsstraßen oder Routen mit hoher Netzbedeutung für den Radverkehr, an denen noch keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden oder diese nicht umsetzbar sind (z. B. aufgrund geringer Straßenbreiten oder im Bereich von Engstellen),
- nach Aufhebung der Benutzungspflicht eines parallel verlaufenden Radwegs, um zu verdeutlichen, dass sich die Verkehrssituation geändert hat und Radfahrende nunmehr auch die Fahrbahn benutzen dürfen.

Mit dem Rundschreiben wurde nun unter Bezug auf § 46 Absatz 2 Satz 1 StVO die Ausnahmegenehmigung zur Anordnung von allein-stehenden Radverkehr-Sinnbildern gemäß § 39 Absatz 7 StVO auf Fahrbahnen öffentlicher Straßen, bei denen der Radverkehr im Mischverkehr erfolgt, erteilt. Die Entscheidung über die Aufbringung von Radverkehr-Piktogrammen wurde damit den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden übertragen. Weitere Details sind dem Rundschreiben der Bezirksregierungen Arnsberg, Detmold, Düsseldorf und Münster vom 25. Januar 2023 zu entnehmen.

2.4 Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskrägung

Entlang der hier betrachteten RadPendlerRoute wird die Radverkehrsanlage im Bereich von Brücken- und Tunnelanlagen baulich mit Stahlschutzplanken von der Fahrbahn abgetrennt (Bild 2 und Bild 3).

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorhandene aufgesetzte Auskrägung für den Radverkehr eine einengende Wirkung haben kann. Bei Neubaumaßnahmen ist sie aufgrund von Gefahren für den Kfz-Verkehr heute nicht mehr zulässig. Es soll daher geprüft werden, ob die aufgesetzte Auskrägung im Bestand ohne Auswirkungen auf die Schutzwirkung rückgebaut werden kann. Dies erfordert demnach eine Abwägung von Breitengewinn versus Verkehrssicherheit und stellt jeweils eine Einzelfallentscheidung dar.

³ Kurzbericht zum Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ (2021), S. 24

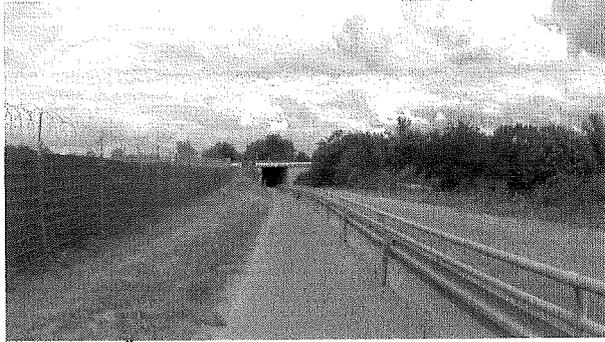


Bild 2: Östliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Schutzeinrichtung als bauliche Trennung zur Fahrbahn



Bild 3: Siegbrücke Frankfurter Straße – Schutzeinrichtung als bauliche Trennung zur Fahrbahn

3 Routenabschnitt Stadt Sankt Augustin

3.1 Routenverlauf (Übersicht)

Im Bereich der Deponieeinfahrt der Firma Finck-Stauff geht der Verlauf der RadPendlerRoute von Hennef kommend auf dem Stadtgebiet Sankt Augustin weiter.

Die RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf führt von Hennef aus im Stadtgebiet Sankt Augustin südlich der Bahnstrecke – und weitestgehend parallel zu dieser – zur Siegquerung nach Siegburg (Bild 4). Es gibt keine Verlaufsvarianten.

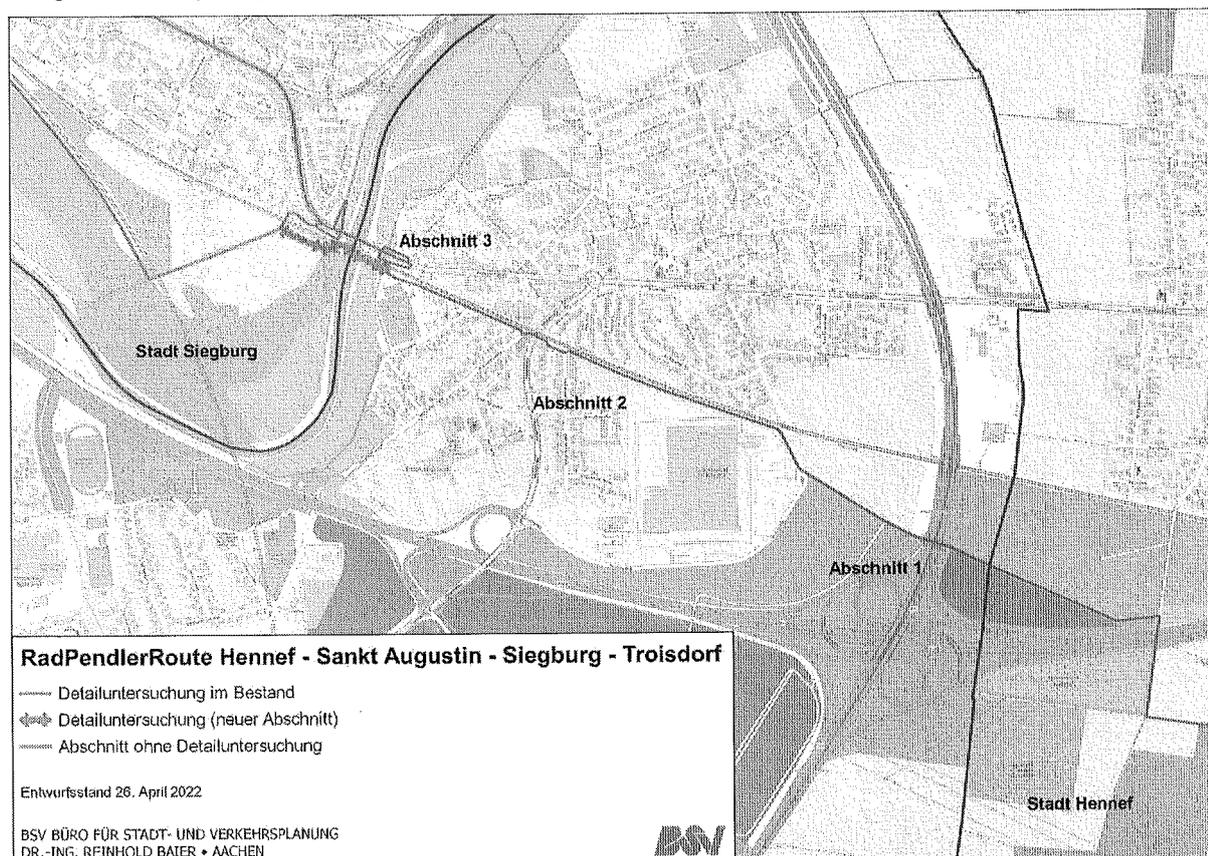


Bild 4: Routenverlauf der RadPendlerRoute im Stadtgebiet Sankt Augustin

3.2 Abschnitt 1 (detaillierte Bewertung)

Die Verkehrsabwicklung (An- und Abfahrt) des Betriebsgeländes der Firma Finck-Stauff und der Firma BETAS GmbH & Co. erfolgt im Allgemeinen über Sankt Augustin (Westen; Anbindung an die L 121 gegenüber der Anschlussstelle der A 560).

Im Zulauf zur Unterführung wird der Fußgänger- und Radverkehr einseitig auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb geführt (Führungsbreite etwa 2,00 m). Der Zweirichtungsbetrieb ist für die Nutzenden nicht über ein entsprechendes Zusatzschild erkennbar, sondern ergibt sich durch die verkehrsrechtliche Anordnung aus östlicher und westlicher Richtung kommend (Bild 5 und Bild 7). An der westlichen Tunneleinfahrt ist das Verkehrszeichen 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ an die Unterführungsmauer markiert (Bild 10). Eine Aufstellmöglichkeit für den wartepflichtigen Radverkehr gibt es nicht.

Der gemeinsame Geh- und Radweg ist in den Zuläufen der Unterführung durch eine Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskrägung von der Fahrbahn abgetrennt (Bild 6 und Bild 8).



Bild 5: Östliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Beginn gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb)

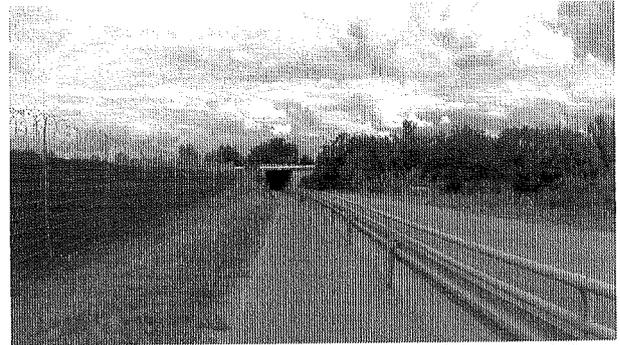


Bild 6: Östliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Schutzeinrichtung als bauliche Trennung zur Fahrbahn



Bild 7: Westliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Beginn gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb)



Bild 8: Westliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Schutzeinrichtung als bauliche Trennung zur Fahrbahn

Auf der östlichen Zufahrt entfällt die Schutzeinrichtung kurz vor Tunnelleinfahrt. Hier geht der bisher niveaugleiche Ausbau in einen mit Hochbord getrennten Ausbau über (Bild 9). Auf der westlichen Zufahrt führt die Schutzeinrichtung bis etwa zur Mitte der Unterführung hinein (Bild 10 und Bild 12, Hinweis: zu erkennender Bauzaun ist temporär aufgestellt).

Die Tunneldurchfahrt ist nicht beleuchtet und stark verschmutzt, wodurch der Bordverlauf innerhalb der Unterführung nicht gut erkennbar ist (Bild 11).



Bild 9: Östliche Zufahrt zur Unterführung A 3 – Ende Schutzeinrichtung (bauliche Trennung zur Fahrbahn mit Hochbord)



Bild 10: Unterführung A 3 – Durchfahrt aus westlicher Richtung kommend (Bauzaun ist temporär aufgestellt)

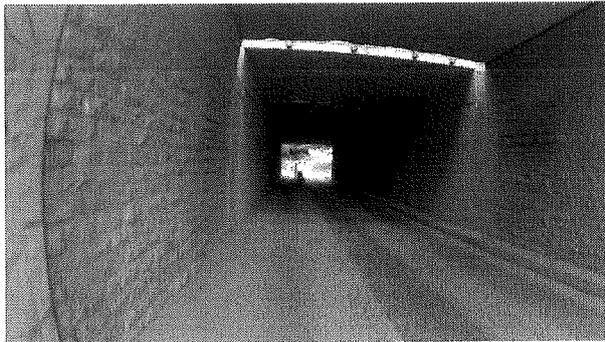


Bild 11: Unterführung A 3 – Durchfahrt aus östlicher Richtung kommend

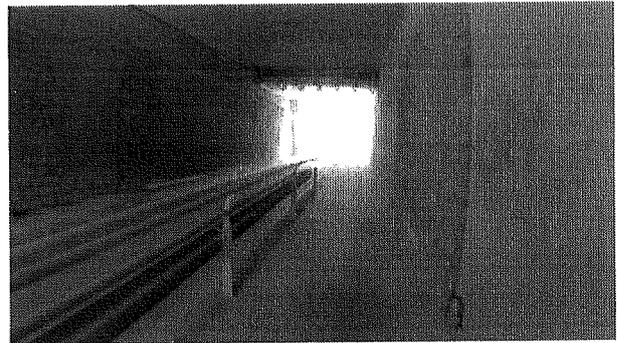


Bild 12: Unterführung A 3 – Durchfahrt aus westlicher Richtung kommend

Es wird empfohlen, die Stahlschutzplanke ohne aufgesetzte Auskragung (vgl. Ziffer 2.4) als kontinuierliche bauliche Trennung des gemeinsamen Geh-/Radwegs von Anfang bis Ende durchzuziehen.

Außerhalb der Tunnelanlage sind die Möglichkeiten zur Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsbetrieb durch Eingriffe in die Grünflächen der Böschungsanlagen zu prüfen, da die Führungsbreite im heutigen Bestand lediglich rund 2,20 m beträgt. Das Wunschmaß von 3,50 m ist zwar grundsätzlich anzuvisieren, jedoch wird die Erfüllung aufgrund der geringen Bestandsbreite schwer sein. Das Maß 2,50 m sollte keinesfalls unterschritten werden.

Aus Richtung Westen kommend (Bild 7) sollte das Zusatzschild Zweirichtungsbetrieb angebracht werden, damit sich Fußgänger- und Radverkehr besser auf den möglichen Gegenverkehr einstellen können. In diesem Zuge kann auch die vorhandene Markierung des Verkehrszeichen 208 „Vorrang des Gegenverkehrs“ am westlichen Tunneleingang erneuert und eine entsprechende Wartefläche vor dem Tunneleingang angelegt werden (Eingriff in die Grünfläche der Böschungsanlage).

In jedem Fall muss die Beleuchtungssituation in der Unterführung verbessert werden. Neben Lichtquellen kann eine regelmäßige Reinigung der Fahrbahn und der Tunnelwände dazu beitragen (ggf. auch ein regelmäßiger Weißanstrich).

3.3 Abschnitt 2 (beschreibende Bewertung)

Der Abschnitt 2 beginnt an der Zufahrt der Privatstraße in Höhe des Endes der westlichen Tunnelrampe. Der Verlauf der RadPendlerRoute führt abseits des Gewerbegebiets Im Mittelfeld hoch zur Bahnstrecke und verläuft dann bis zur Sieg kontinuierlich parallel zur Bahnstrecke.

Der allgemeine Kfz-Verkehr kann derzeit ab der Privatstraße die Strecke der RadPendlerRoute in westlicher Richtung zwischen Privatstraße und Gewerbegebiet Im Mittelfeld nicht befahren. Die Durchfahrt ist durch aufgestellte Poller unterbunden (Bild 13). Es gibt derzeit für die Wegenutzung dieses Streckenabschnitts keine verkehrsrechtliche Anordnung.

Für die zukünftige Gestaltung der RadPendlerRoute ist an dieser Stelle zu beachten, dass zwischen der Anbindung der Privatstraße und dem Gewerbegebiet Im Mittelfeld mittelfristig die Ansiedlung des Gefahrenabwehrzentrums und ein weiteres Gewerbegebiet (nördlich der RadPendlerRoute gelegen) erfolgt. Für den Fuß-

gänger- und Radverkehr ist als Fortsetzung der Bestandssituation auf der südlichen Fahrbahnseite ein reiner Radweg im Zweirichtungsbetrieb mit einer Führungsbreite von 3,50 m und auf der Nordseite ein reiner Gehweg eingeplant (Querungsstelle hinter dem Tunnel ist eingeplant). Die heutige Sackgasse Im Mittelfeld wird zur Erschließung der neuen Bereiche als Kreisverkehr an den Streckenabschnitt der RadPendlerRoute angeschlossen.



Bild 13: Anbindung der Privatstraße in Höhe des Endes der westlichen Tunnelrampe



Bild 14: Beginn „Siegstrecke“

Im Bereich des Wendehammers Im Mittelfeld führt die RadPendlerRoute über einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit angezeigtem Zweirichtungsbetrieb („Siegstrecke“, Bild 14) bis zur Einmündung in die Johannes-Görgens-Straße (Bild 15). Die vorhandene Führungsbreite von etwa 2,70 m kann durch Eingriffe in die benachbarten Grünflächen geringfügig vergrößert werden. Die Wunschbreite von 3,50 m wird hier wahrscheinlich nicht erreicht.



Bild 15: Übergang „Siegstrecke“ / Johannes-Görgens-Straße



Bild 16: Übergang Johannes-Görgens-Straße / Überführung L 121

Vom Wendehammer Johannes-Görgens-Straße geht es weiter über einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Bild 16) parallel zur vorhandenen Eisenbahnbrücke über eine separate Brückenanlage (Bild 17) über die L 121 Hauptstraße bis zur Einmündung in die Uferstraße. Hier ist eine Vergrößerung der Führungsbreite aufgrund der Brückenanlage nicht möglich. Es ist zu empfehlen, hier den Zweirichtungsbetrieb durch Zusatzschild für beide Richtungen anzuzeigen. Soll in Bezug auf die Brückenquerung ein „Vorrang des Gegenverkehrs“ angeordnet werden, so ist zu empfehlen, die Beschilderung auf östlicher Seite anzubringen, da aus dieser Richtung eine bessere Einsehbarkeit besteht und eine kleine Wartefläche (Bereich Stromkasten, Bild 17) angelegt werden kann.

Auf der Oberfläche der Überführung L 121 (Bild 17) ist punktuell offenliegende Bewehrung mit Korrosionsspuren zu sehen. Vor diesem Hintergrund ist der Zustand der Brückenanlage zu prüfen.

Nach Einmündung in die Buisdorfer Straße folgt die RadPendler-Route der Uferstraße. Im Einmündungsbereich fehlt eine Beschilderung der bestehenden Tempo 30-Zone.

Die Uferstraße, die innerhalb der Tempo 30-Zone liegt, ist im Mischungsprinzip gestaltet. Auf Seite der vorhandenen Bebauung ist durch Materialwechsel ein schmaler Gehwegbereich angedeutet (Bild 18). Aufgrund der geringen Erschließungsfunktion der Uferstraße wird eine Ausweisung der Uferstraße als Fahrradstraße für sinnvoll erachtet. Damit ließe sich die Bedeutung des Streckenabschnitts für den Radverkehr nochmals betonen.



Bild 17: Überführung L 121

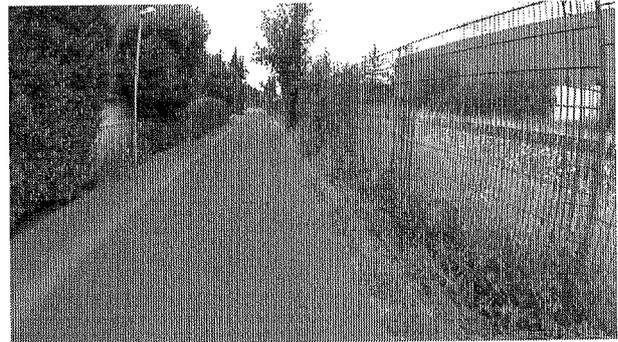


Bild 18: Uferstraße

Während die Uferstraße über eine Straßenbeleuchtung verfügt, sind die anderen Abschnitte der RadPendlerRoute unbeleuchtet. Es ist zu prüfen, inwieweit hier eine Beleuchtung angebracht werden kann. Landschafts- und Naturschutzgebiete werden bis zur Sieg nicht tangiert.

3.4 Abschnitt 3 (detaillierte Bewertung)

Der dritte Abschnitt im Stadtgebiet Sankt Augustin beginnt an der Unterführung der Bahnstrecke und führt über bestehende Brückenanlage (Frankfurter Straße) über die Sieg und damit über die Stadtgrenze nach Siegburg.

3.4.1 Bestehende Siegquerung

Die bestehende Brückenanlage (Frankfurter Straße) wurde 2010 saniert. In der heutigen Bestandssituation gilt für den Kfz-Verkehr im Bereich Frankfurter Straße und damit auch im Brückenbereich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Für den Fußgänger- und Radverkehr ist beidseitig ein fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt (Bild 19). Die Abtrennung von der Fahrbahn erfolgt hier sowohl durch einen Hochbord als auch durch eine auf dem Bord aufgesetzte Stahlschutzplanke mit aufgesetzter Auskrägung (Bild 20, vgl. Ziffer 2.4).

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h ist nach den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS, 2009) auf Brücken – sofern keine besondere Gefährdung Dritter unterhalb der Brücke besteht, was hier nicht der Fall sein dürfte – keine Schutzeinrichtung erforderlich. Ein „Schrammbord mit einer Höhe von 0,15 m bis 0,20 m Höhe und ein Geländer mit Seil gemäß den RiZ-ING“ sind hier ausreichend (siehe Tabelle 5 RPS).



Bild 19: Brücke Frankfurter Straße – beidseitig gemeinsamer Geh-/Radweg



Bild 20: Brücke Frankfurter Straße – Schutzeinrichtung

Im Rahmen eines Vor-Ort-Termins mit dem Rhein-Sieg-Kreis, der Städte Sankt Augustin und Siegburg sowie dem Landesbetrieb Straßen.NRW soll geprüft werden, welche Möglichkeiten zur Vergrößerung der Führungsbreite grundsätzlich bestehen (Verschlanung und/oder Versetzung der Schutzeinrichtung). Im Hinblick auf eine notwendige Abwägung von Verbreiterung versus Sicherheit (subjektiv und objektiv) wird die Durchführung einer Analyse des Geschwindigkeitsniveaus als Entscheidungsgrundlage empfohlen. Auch die Durchführung einer Fußgänger- und Radverkehrszählung ist zur Abschätzung der Begegnungswahrscheinlichkeit im Seitenraum sinnvoll.

3.4.2 Neue Siegquerung

Im Gegensatz zu den zuvor beschriebenen kurzfristigen Optimierungsmaßnahmen entlang der bestehenden Siegquerung (Frankfurter Straße) ist langfristig auch eine eigenständige Fahrradbrücke im Zuge der RadPendlerRoute denkbar.

Grundsätzlich sind drei Führungsvarianten über die Sieg denkbar, die alle im Bereich der bestehenden Querung (Straßen- und Eisenbahnbrücke) liegen (Bild 21).

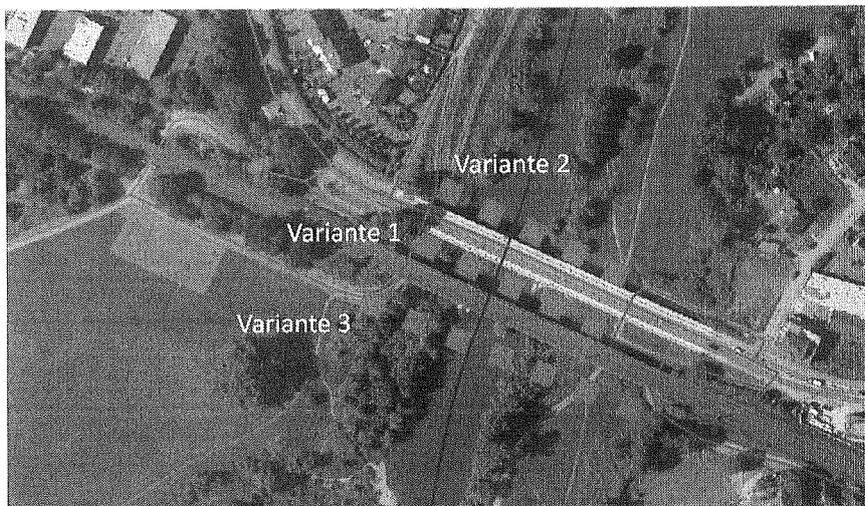


Bild 21: Neue Siegquerung – potenzielle Verläufe

Variante 1 liegt zwischen der Straßen- und Eisenbahnbrücke, aber deutlich tiefer. So wie in der heute bestehenden Führung sind Verschwenkungen im Zu- und Ablauf zur neuen Verlaufsvariante über die Sieg notwendig. Dadurch ergeben sich keine wesentlichen Vorteile gegenüber der bestehenden Siegquerung.

Variante 2 liegt nördlich der Straßenbrücke mit der heutigen Radverkehrsführung. Hier ergeben sich noch größere Verschwenkungen gegenüber der Bestandssituation.

Variante 3 liegt südlich der Eisenbahnbrücke und greift für den Radverkehr und die hier betrachtete RadPendlerRoute die direkteste Linienführung auf. Dies gilt vor allem in Bezug auf die zu untersuchende Verlaufsvariante von Abschnitt 2 im Stadtgebiet Siegburg.

Aufgrund der direkten Nähe zur bestehenden Siegquerung, der beidseitig vorhandenen straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwege und der aufgezeigten notwendigen Verschwenkungen in Bezug auf die drei Verlaufsvarianten einer neuen Siegquerung erscheint eine neue Siegquerung nicht zwingend erforderlich zu sein. Im Hinblick auf die auf Siegburger Stadtgebiet südlich der Bahnstrecke liegende Verlaufsvariante ist eine neue Siegquerung südlich der Eisenbahnbrücke als langfristige Optimierungsmaßnahme – aber nicht als zwingend notwendig – einzustufen.

4 Fazit

Die Analyse – insbesondere die Detailanalysen ausgewählter Abschnitte – der hier betrachteten RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf zeigt auf, dass der Routenverlauf zum Großteil ohne große Eingriffe als RadPendlerRoute ausgebaut werden kann.

Für die Stadt Sankt Augustin wurde zum einen der Bereich der Unterführung A 3 und zum anderen die Siegquerung detaillierter betrachtet.

Im Bereich der Unterführung wird eine kontinuierliche bauliche Trennung des gemeinsamen Geh-/Radwegs mittels Stahlschutzplanke sowie eine Verbesserung der Beleuchtungssituation empfohlen. Außerhalb der Tunnelanlagen sind die Möglichkeiten zur Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsbetrieb zu prüfen (mindestens auf 2,50 m) und der Zweirichtungsbetrieb aus Richtung Westen kommend auszuweisen.

Ein neue Siegquerung wird als nicht zwingend erforderlich eingeschätzt. Als langfristige, aber nicht als zwingend notwendige Optimierungsmaßnahme, ist eine neue Siegquerung südlich der Eisenbahnbrücke als direkteste Linienführung mitzudenken.

Bei einer interkommunalen Radverkehrsverbindung ist eine gute Orientierung und Erkennbarkeit von großer Bedeutung. Es wird daher an dieser Stelle auf die Verwendung einheitlicher Standards und wiedererkennbare Elemente hingewiesen. Der Rhein-Sieg-Kreis hat beispielsweise mit den anderen involvierten Kommunen für die im Rechtsrheinischen geplanten RadPendlerRouten verbindliche Planungsgrundlagen vereinbart. Diese werden auch als Arbeitsgrundlage mit den Kommunen in Richtung Bonn verwendet. Da in Bezug auf die rechtsrheinischen RadPendlerRouten neben dem Rhein-Sieg-Kreis auch die Stadt Troisdorf beteiligt ist, sollte geprüft werden, ob die Städte Hennef, Sankt Augustin und Siegburg den vorliegenden Planungsstandards der rechtsrheinischen RadPendlerRouten ebenfalls zustimmen können. Damit wird eine großräumige regionale Wiedererkennbarkeit unterstützt.

Die Planungsstandards sollen berücksichtigen, dass die RadPendlerRouten „sichere, attraktive und hochwertige“ Pendelstrecken darstellen sollen. Neben einer verkehrssicheren Radverkehrsführung, wobei die Führungsart von den verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen abhängig ist, sind eine befestigte Wegeoberfläche und eine Beleuchtung bei dunklen Lichtverhältnissen von Bedeutung. Da Flächenversiegelung und Beleuchtung in Konkurrenz zum Naturschutz stehen, sind bei der weiteren Detailplanung unter Berücksichtigung der verschiedenen Belange und Aspekte Abwägungen zu treffen. In Bezug auf die Fahrradstraßen wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Normalfall empfohlen. Die Anwendung einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. 20 km/h) sollte sich auf punktuelle Ausnahmen (z. B. Gefahrenstellen) beschränken. Wenn über längere Strecken eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit notwendig sein sollte, ist die Ausweisung als Fahrradstraße und gegebenenfalls auch der Linienverlauf der RadPendlerRoute zu hinterfragen.

STADT SANKT AUGUSTIN
DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

Sitzungsvorlage

Datum: 03.04.2023

Drucksache Nr.: 23/0160

Beratungsfolge Ausschuss für Mobilität	Sitzungstermin 09.05.2023	Behandlung öffentlich / Entscheidung
--	-------------------------------------	--

Betreff

P+R Parkplatz / Mobilstation Hangelar Ost

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung Variante A weiterzuverfolgen und ein Ingenieurbüro mit der weiteren Planung zu beauftragen.

Sachverhalt / Begründung:

Der P+R Parkplatz Hangelar Ost wurde letztmals im Jahr 2013 auf insgesamt 120 Stellplätze erweitert.

Seinerzeit war es geplant, dass lediglich die Buslinie 636 dort ihre Endhaltestelle hat. Auf dieser Grundlage wurde die Buswendeanlage konzipiert und realisiert.

Als Resultat politischer Beschlüsse wurden im Jahr 2017 zusätzlich die Buslinien 517 und 635 so umgestaltet, dass auch für diese Linien die Haltestelle Hangelar Ost als Endhaltestelle dient. Die ursprünglich errichtete Buswendeanlage war hierfür nicht ausgelegt und musste entsprechend auf die neue Situation angepasst werden.

Vor diesem Hintergrund wurden 4 Pkw-Stellplätze auf dem P+R Parkplatz für eine Halte- und Pausenposition von Linienbussen umgenutzt. Der Umbau (der auch den Bau von zwei barrierefreien Bushaltestellen an der Straße beinhaltete) kostete circa 30.000,00 €. Aus diesem Umbau resultierte, dass die komplette Umbaumaßnahme (2. Erweiterung des P+R Parkplatzes Hangelar Ost) nicht endabgerechnet werden konnte, da die umgenutzten Pkw-Stellplätze durch die Umnutzung seitdem nicht mehr dem ursprünglichen Förderzweck entsprechen. Im Zuge der nun geplanten Maßnahme soll dies bereinigt und die entfallenen 4 Pkw-Stellplätze kompensiert werden, sodass die Maßnahme von der „Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises – SSB – GmbH“ endabgerechnet werden kann.

Für die nun notwendig gewordene 3. Erweiterung wurden zwei Varianten erarbeitet.

Variante A

Variante A beinhaltet eine moderate Erweiterung der Pkw-Stellplätze (bis zu 30 Pkw-Stellplätze) und die Errichtung von dauerhaften Buswarteplätzen. Die Erweiterungsfläche befindet sich im städtischen Eigentum.

Bei 30 zusätzlichen Stellplätzen kann eine Fördersumme von 135.000,00 € für die neuen Parkplätze angenommen werden (max. 5.000,00 € je P+R Parkplatz zuwendungsfähige Ausgaben = 4.500,00 € Förderung). Die Umbaukosten werden voraussichtlich mehr als 300.000,00 € für die circa 1.000 m² große Parkplatzerweiterung und 35.000,00 € für die zusätzliche Buswartefläche betragen. Hinzu kommen noch Planungs- und Vermessungskosten und Kosten möglicher Ausgleichsmaßnahmen, für die keine Fördergelder beantragt werden können.

Variante B

Variante B beinhaltet lediglich die Errichtung von dauerhaften Buswarteplätzen und die Herstellung von 4 Pkw-Stellplätzen auf dem bestehenden Parkplatzgelände als Ersatz für die entfallenen Stellplätze. Für diese Umbaumaßnahmen des Parkplatzes (circa 75 m²) werden etwa 22.5000,00 € und für die Buswartefläche circa 20.000,00 € Umbaukosten erwartet (zzgl. Planungskosten). Eine Förderung ist nicht möglich (da es sich um die Bereinigung der ursprünglichen Förderung handelt und nur Elemente förderfähig sind, die zuvor keine Förderung erhalten haben).

Beim Umbau ist in beiden Fällen darauf zu achten, dass die Buswendeschleife baulich als solche umgesetzt wird und der Untergrund für diese Schwerlastverkehre ausgerichtet ist. Sofern eine Ertüchtigung weiterer Flächen erfolgen muss, werden hierfür weitere Kosten entstehen.

Rückzahlung

Alternativ könnten die für die 4 Stellplätze erhaltenen Fördergelder zurückgezahlt werden. Inklusive Verzinsung wäre mit einem Betrag von etwa 20.000,00 € zu rechnen. Hinzu kommen evtl. weitere Kosten für die Ertüchtigung der bislang als Provisorium hergestellten Buswarteplätzen und der Buswendeschleife, damit der Untergrund Schwerlastverkehr trägt.

Die Verwaltung präferiert grundsätzlich die Erweiterung der P+R-Fläche (Variante A), um dem vorhandenen Parkdruck entgegenzuwirken, aber auch um die Angebote einer Mobilstation (siehe unten) komfortabel unterzubringen und vorhalten zu können.

Es soll jedoch darauf hingewiesen werden, dass diese Erweiterung eine Änderung des Bebauungsplanes 220 (einschließlich Erweiterung des B-Plan-Gebietes) bedingen würde, so dass nicht nur höhere Kosten, sondern auch eine zeitliche Verzögerung damit einhergehen würde.

In Gesprächen haben sowohl Fördergeber (go.Rheinland) als auch die SSB angegeben ebenfalls die Erweiterung (Variante A) gegenüber der „Bereinigung“ (Variante B) zu bevorzugen.

Mobilstation

Die zusätzlichen Pkw-Stellplätze bei Variante A sollen zu einem geringen Teil auch vorhandene Pkw-Stellplätze ersetzen, welche ggfls. durch die Errichtung von Mobilstationselementen (CarSharing-Stellplätze, Abstellflächen für Fahrräder, Fahrradboxen, etc.) entfallen könnten. Das zu beauftragende Büro soll die vorhandene Grobplanung für die Mobilstation (vgl. Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis 2021) aufnehmen und in Abstimmung mit der Verwaltung die Umbauplanung durchführen. Bei Variante B wäre die Realisierung von Mobilstationselementen deutlich eingeschränkt.

Der Haltepunkt *Hangelar Ost* soll möglichst zu einer vollwertigen (den Kriterien des Fördergebers go.Rheinland entsprechenden) Mobilstation umgebaut und entsprechend ausgewiesen werden. In Zuge des Umbaus der Haltestelle *Hangelar Ost* soll auch die vorhandene Mobilstation an der Haltestelle *Zentrum* mit den Beschilderungen im landesweit einheitlichen Design ausgestattet werden.

Alle Mobilstationselemente sind über den Fördergeber go.Rheinland mit einer Quote von 90 % förderfähig.

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 auf . €.

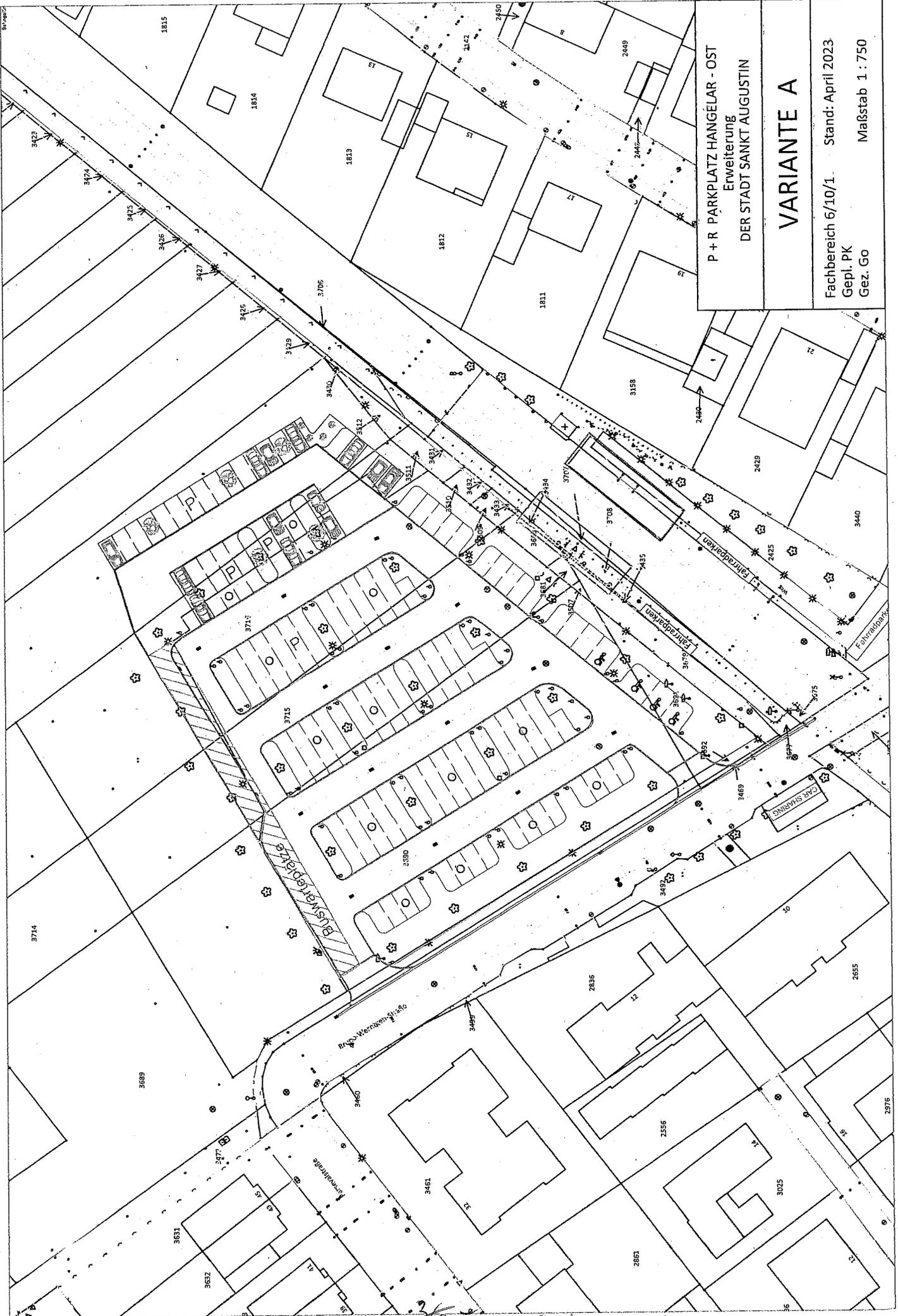
- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

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:

1. P+R Parkplatz Hangelar Ost – Variante A
2. P+R Parkplatz Hangelar Ost – Variante B



P + R PARKPLATZ HANGELAR - OST
Erweiterung
DER STADT SANKT AUGUSTIN

VARIANTE A

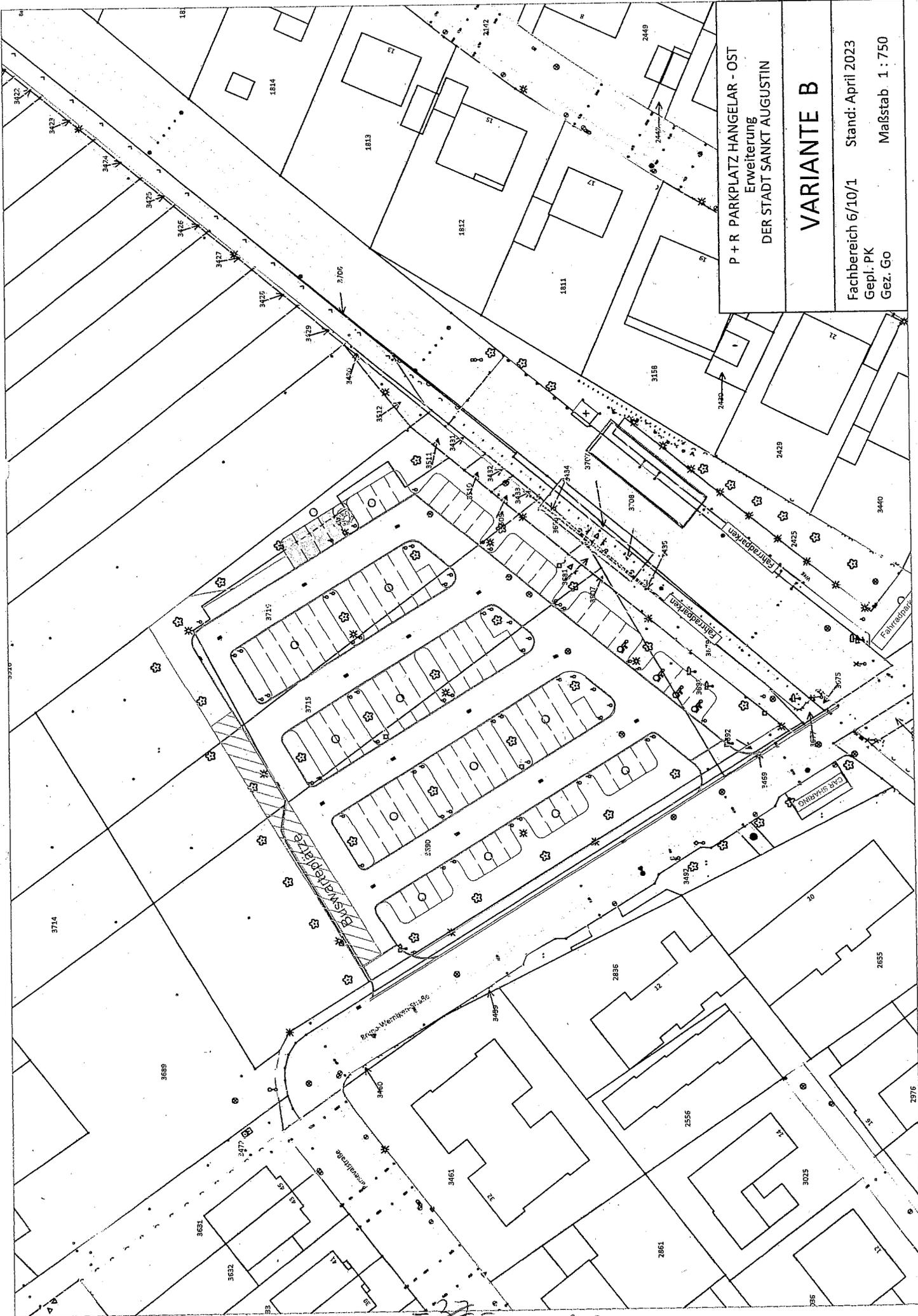
Fachbereich 6/10/1 Stand: April 2023
Gepl. PK
Gez. GO Maßstab 1 : 750

Handwritten notes: 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

P + R PARKPLATZ HANGELAR - OST
 Erweiterung
 DER STADT SANKT AUGUSTIN

VARIANTE B

Fachbereich 6/10/1 Stand: April 2023
 Gepl. PK Maßstab 1 : 750
 Gez. Go



Sitzungsvorlage

Datum: 25.07.2023
Drucksache Nr.: 23/0305

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Mobilität	29.08.2023	öffentlich / Kenntnisnahme

Betreff

Sachstandsbericht zum geplanten Neubau einer Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg mit Rampenneubau auf Troisdorfer Seite

Beschlussvorschlag:

Der vorgestellte Sachstandsbericht zum geplanten Neubau einer Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg mit Rampenneubau auf Troisdorfer Seite wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt / Begründung:

Seit Jahren ist der bestehende Steg an der Eisenbahnbrücke über die Sieg zwischen Mendeneroth und Troisdorf aus Verkehrssicherheitsgründen gesperrt. Daher hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie für eine Sanierung des Rad- und Gehweges auf der Eisenbahnbrücke erstellt und in der Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses am 13.09.2016 vorgestellt. Der Ausschuss stimmte dem Vorschlag der Verwaltung zu, den Neubau einer eigenständigen Rad- und Gehwegbrücke über die Sieg weiter zu verfolgen. Zum Sachstand wurde in der Sitzung mitgeteilt, dass ein Einplanungsantrag zur Förderung der Maßnahme bei der Bezirksregierung bereits gestellt wurde und die grundsätzliche Förderfähigkeit bestätigt worden ist. Zum damaligen Zeitpunkt wurden Schätzkosten aufgrund der zu überplanenden Brückenfläche zugrunde gelegt, die eine reine Bausumme in Höhe von 1,5 Mio. € netto, d.h. 1,785 Mio. € brutto zuzüglich Ingenieurhonorare und Kosten für Ausgleichsmaßnahmen ergaben. Diese Kosten liegen dem damaligen Einplanungsantrag zugrunde. Der städtische Eigenanteil wurde dementsprechend mit 450.000,00 € beziffert. Zudem wurde damals davon ausgegangen, dass im Rahmen von Abstimmungen mit der Bezirksregierung und einer erforderlichen Zustimmung des Landschaftsbeirates ein weiteres Genehmigungsverfahren vermieden werden könne.

Die Planung für den Brückenneubau sowie die landschaftspflegerische Bearbeitung zur Durchführung des Bauvorhabens in der Siegaue wurde daraufhin an 2 Fachbüros vergeben.

Der Planungsentwurf wurde anschließend dem Gebäude- und Bewirtschaftungsausschuss in der Sitzung am 05.05.2020 vorgestellt. Die Brücke soll nunmehr im Abstand von 5,50 m stromaufwärts neben der alten Eisenbahnbrücke errichtet werden, da mehrere Versorgungsleitungen bzw. Transportleitungen direkt neben der Eisenbahnbrücke diese Änderung von bisher 3 m auf 5,50 m Abstand erforderlich machen. Die lichte Brückenbreite ist gegenüber der vorgestellten Machbarkeitsstudie von 2,50 m auf 3,30 m vergrößert worden, damit die Belange der Radfahrer angemessen berücksichtigt werden. Im östlichen Handlauf wird nach bisherigem Planungsstand alle ca. 6,50 m eine 1,0 m lange LED Beleuchtung zur Ausleuchtung der Gehfläche angeordnet.

Auf einen Pfeiler im Bereich der Sieg wird aus bautechnischen und ökologischen Gründen verzichtet. Die Konstruktion der Brücke soll als zweistegiger Trogquerschnitt in Stahlbauweise erfolgen. Für den geplanten Überbau ist eine Breite zwischen den Handläufen von 3,30 m vorgesehen, so dass sich mit einer Länge der Brücke von 202 m eine Brückenfläche von 667 m² ergibt.

Die Konstruktionshöhe der Längsträger beträgt konstant 1,40 m im Normalfeld und wird im Feld über der Sieg kreisbogenförmig bis in Feldmitte auf 2,30 m erhöht. Durch den relativ flachen Überbau wird die Landschaft nicht zugestellt.

Die Konstruktion soll nicht wie damals angedacht als Durchlaufbauwerk erstellt werden, sondern aus einer Kette von Einfeldträgern bestehen. Somit kann die Deutsche Bahn bei einer zukünftigen Sanierung bzw. Erneuerung der alten Eisenbahnbrücke im Bedarfsfall die einzelnen Felder der Rad-/Gehwegbrücke ausheben und nach Bauende wieder einsetzen.

Die Zufahrt zur Baustelle ist so geplant, dass aus Richtung Siegstraße kommend mobile Plattensegmente in der Siegaue für eine temporäre Baustraße ausgelegt werden, die nach Bauende ohne wesentliche Störung des Untergrundes wieder entfernt werden können. Die Überbauteile sollen dann mit Schwertransportwagen eingefahren werden.

An das neue Brückenbauwerk werden keine besonderen Anforderungen im Sinne eines übergeordneten oder individuellen Gestaltungskonzeptes gestellt, so dass die Gestaltung der Brücke im Wesentlichen durch ihre allgemeine Form und die Proportionen der einzelnen Bauteile bestimmt wird.

Die Planung ist somit konkretisiert worden, so dass sich gegenüber der Konzeptüberlegung aus der damals vorgestellten Machbarkeitsstudie mehrere notwendige Änderungen und Ergänzungen ergeben haben. Das Ingenieurbüro hat den Planungsentwurf zum Zeitpunkt der Sitzung am 05.05.2020 soweit erstellt und eine Kostenberechnung durchgeführt. Die Gesamtbausumme wurde in der Sitzung mit 4 Mio. € einschließlich Ingenieurleistungen und Kosten für Ausgleichsmaßnahmen angegeben. Die Höhe der Grunderwerbskosten konnte noch nicht festgestellt werden und kommt noch hinzu.

Weiterhin wurde am 05.05.2020 in der Sitzung berichtet, dass nach Abstimmung mit der Bezirksregierung für den Bau der Brücke ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist, so dass die Belange für den Bau in dem FFH-Gebiet der Sieg angemessen berücksichtigt werden können. Der Fördersatz für das Förderprogramm Nahmobilität wurde in der Sitzung mit 70 % der Baukosten, (Ingenieurhonorar nicht inbegriffen) zzgl. 2 % Planungspauschale angegeben. Weiterhin wurde berichtet, dass die Stadt Troisdorf sich nach bisheriger Abstimmung mit einem Pauschalbetrag in Höhe von 161.000,00 € brutto an den Kosten beteiligen werde. Zu diesem Zeitpunkt stand ein Rampenneubau auf Troisdorfer Seite noch nicht zur Diskussion.

Hierzu hat sich die Troisdorfer Politik und Verwaltung erst im weiteren Verlauf entschieden. Die Rampe soll den barrierefreien Anschluss an den siegparallelen Rad- und Gehweg auf Troisdorfer Seite ermöglichen. Daher wurden die Höhe der aufzustockenden Ingenieurleistungen für den Rampenneubau auf Troisdorfer Seite sowie für weitere Ingenieurleistungen für die Siegbrücke am 19.11.2020 im Ausschuss mitgeteilt und beschlossen. Im Rahmen des Planungsfortschrittes und zwischenzeitlich gestiegener Baukosten waren die Ingenieurkosten später anzupassen, so dass am 09.06.2022 nochmals im Ausschuss eine Aufstockung des Ingenieurhonorars zu erfolgen hatte. Mit der Stadt Troisdorf wurde im November 2021 eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen, wonach die Stadt Troisdorf nach Abzug des förderfähigen Kostenanteils 17,5 % der Kosten der Rad- und Gehwegbrücke und 100 % der Kosten für den Rampenneubau auf Troisdorfer Seite übernimmt.

Aufgrund der neu zu planenden Rampe auf Troisdorfer Seite wurde es notwendig, auch den Brückenanschluss neu zu planen sowie die Ingenieurleistungen für die landschaftspflegerischen Maßnahmen auszuweiten.

Mittlerweile hat das planende Ingenieurbüro für den Brücken- und Rampenneubau die Entwurfsplanung vollständig ausgearbeitet, einen Umweltverträglichkeitsbericht erstellt und die Kostenberechnung auf den aktuellen Stand gebracht.

Ebenso sind die landschaftsplanerischen Ingenieurleistungen eines weiteren Fachbüros für die Erstellung eines landschaftspflegerischen Fachbeitrages, einer Artenschutzprüfung für terrestrische und aquatische Arten sowie einer FFH-Verträglichkeitsprüfung abgeschlossen worden.

Die beiden beauftragten Ingenieurbüros haben die zu erwartenden Baukosten einschl. Kosten für Ausgleichsmaßnahmen neu ermittelt.

Die Gesamtkosten für den Neubau der Rad- und Gehwegbrücke einschl. der Ingenieurhonorare und Ausgleichsmaßnahmen belaufen sich danach auf 7,8 Mio. € brutto zzgl. Grunderwerbskosten. Diese lassen sich derzeit noch nicht abschätzen. Nach derzeitigem Stand entfallen auf die Siegbrücke 4,885 Mio. € und auf die Rampe 2,915 Mio. €. Für den förderfähigen Anteil der Bau- und Grunderwerbskosten lassen sich voraussichtlich 80 % sowie eine Planungspauschale von 2 % generieren. Unter der Voraussetzung, dass der Förderantrag positiv beschieden wird und alle Baukosten förderfähig sind, beläuft sich der Eigenanteil der Stadt auf rund 1,375 Mio. € brutto.

Ein wesentlicher Anteil zum Grunderwerb hat mit der Deutschen Bahn stattzufinden. Diese teilte mit, dass erst nach Abschluss der Baumaßnahme geprüft wird, ob die Flächen an die Stadt Sankt Augustin verkauft werden können und zu welchem Kaufpreis.

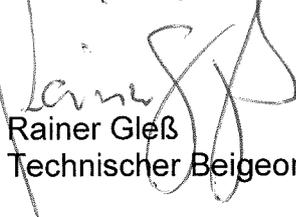
Zur Rampe auf Troisdorfer Seite ist zu sagen, dass eine ca. 85 m lange Konstruktion, bestehend aus einer ca. 15 m langen Stahlbrücke im Bereich der bestehenden Treppenanlage sowie aus einer ca. 60 m langen betonierten Stützwandkonstruktion mit Erdaufschüttung neben der bestehenden Stützwand der angrenzenden Kreisstraße geplant worden ist. Die letzten ca. 10 m erhalten Winkelstützelemente bis zur Anbindung an den Bestandsweg entlang der Sieg. Die lichte Breite der Rampe ist aufgrund der Platzverhältnisse auf 2,80 m begrenzt. Die Gesamtkonstruktion erhält aus statischen Gründen zusätzlich Verpressanker, Spundwandprofile und Bohrpfahlwände.

Die Unterlagen für den Förderantrag, sowie zur Durchführung des Planfeststellungsantrags, liegen nunmehr versandbereit vor und können kurzfristig der Bezirksregierung zugesandt werden. Es wird mit einer Dauer des Planfeststellungsverfahrens von ca. 1 Jahr gerechnet. Da im Vorfeld mit dem Rhein-Sieg-Kreis schon diskutiert worden ist, warum die oberstromige Seite gewählt worden ist, wird erwartet, dass dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nochmal ein Thema sein wird. Gegenüber dem Rhein-Sieg-Kreis wurde erläutert, dass die oberstromige Seite einen hochwasserfreien Anschluss an das bestehende Wege-netz auf Sankt Augustiner Seite bietet und auch der damaligen Wegeanbindung über den Eisenbahnsteg entspricht. Bei der unterstromigen Seite bestehen dagegen zusätzlich erhebliche Probleme mit den angrenzenden beiden großen Strommasten der Amprion. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird voraussichtlich die Open Grid Europe (OGE), die für die Ruhrgastransportleitungen zuständig ist noch Einwände anbringen. Die ursprünglich für das Jahr 2022 vorgesehene Umlegung einer Transportleitung aus dem Bereich der Eisenbahnbrücke und dem siegparallelen Uferweg verzögert sich, so dass zumindest die Rampe nicht ohne Entfernung der Ruhrgasleitung gebaut werden kann. Ebenso wird eine Stellungnahme der Naturschutzverbände erwartet.

Die weiteren Ingenieurleistungen für die Ausschreibung und Bauleitung sind später europaweit auszuschreiben. Mit einem Baubeginn wird dann frühestens im Zeitraum Mitte 2025 bis Anfang 2026 zu rechnen sein. Anzumerken ist, dass der beabsichtigte Ersatzneubau der benachbarten Melanbogenbrücke ebenfalls über ein Planfeststellungsverfahren zu regeln ist. Die neue Rad-Gehwegbrücke soll daher nach Möglichkeit vor Abriss der Melanbogenbrücke fertig gestellt werden, so dass Radfahrer und Fußgänger weiterhin eine Querungsmöglichkeit über die Sieg behalten.

Die Verwaltung beabsichtigt, weitere Gespräche mit der Deutschen Bahn zur Durchführung des Bauvorhabens auf dem Grundstück der DB zu führen. Ein Erörterungsgespräch soll auch mit dem Naturschutzverband BUND erfolgen.

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 auf 7,8 Mio € zzgl. Grunderwerbskosten

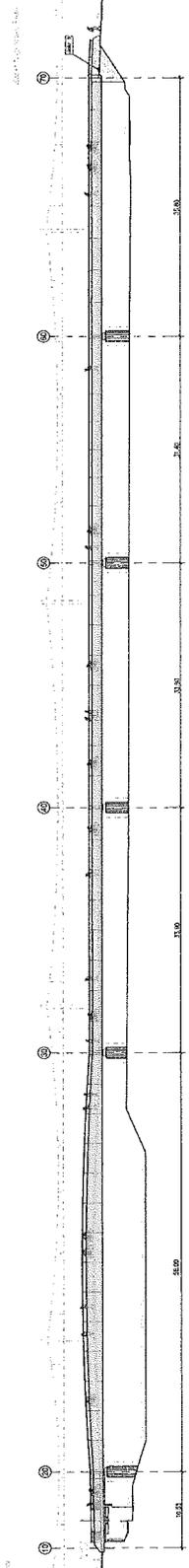
Mittel stehen hierfür im Haushaltsjahr 2023 in Höhe von 6,7 Mio. € zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus.

Im Entwurf des Haushaltes 2024 wurden statt 7,8 Mio. € 7,55 Mio. € angemeldet, da weitere rund 0,25 Mio. € schon in den Vorjahren für Ingenieurleistungen gebucht worden sind. Die Grunderwerbskosten sind noch nicht berücksichtigt worden.

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.

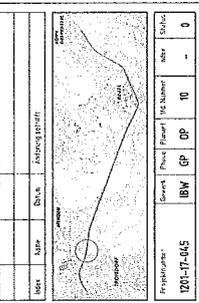


Zugeladene Plätze:
 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 841. 842. 843. 844. 845. 846. 847. 848. 849. 850. 851. 852. 853. 854. 855. 856. 857. 858. 859. 860. 861. 862. 863. 864. 865. 866. 867. 868. 869. 870. 871. 872. 873. 874. 875. 876. 877. 878. 879. 880. 881. 882. 883. 884. 885. 886. 887. 888. 889. 890. 891. 892. 893. 894. 895. 896. 897. 898. 899. 900. 901. 902. 903. 904. 905. 906. 907. 908. 909. 910. 911. 912. 913. 914. 915. 916. 917. 918. 919. 920. 921. 922. 923. 924. 925. 926. 927. 928. 929. 930. 931. 932. 933. 934. 935. 936. 937. 938. 939. 940. 941. 942. 943. 944. 945. 946. 947. 948. 949. 950. 951. 952. 953. 954. 955. 956. 957. 958. 959. 960. 961. 962. 963. 964. 965. 966. 967. 968. 969. 970. 971. 972. 973. 974. 975. 976. 977. 978. 979. 980. 981. 982. 983. 984. 985. 986. 987. 988. 989. 990. 991. 992. 993. 994. 995. 996. 997. 998. 999. 1000.

Längsschnitt A-A
M 1:200

| Baustoffangaben | |
|-----------------|---------------|
| Material | Bestand |
| 1. Beton | 2. Stahl |
| 3. Mauerwerk | 4. Putz |
| 5. Gips | 6. Holz |
| 7. Glas | 8. Kleber |
| 9. Dämmung | 10. Anstrich |
| 11. Sanitär | 12. Elektrik |
| 13. Heizung | 14. Lüftung |
| 15. Sanitär | 16. Elektrik |
| 17. Heizung | 18. Lüftung |
| 19. Sanitär | 20. Elektrik |
| 21. Heizung | 22. Lüftung |
| 23. Sanitär | 24. Elektrik |
| 25. Heizung | 26. Lüftung |
| 27. Sanitär | 28. Elektrik |
| 29. Heizung | 30. Lüftung |
| 31. Sanitär | 32. Elektrik |
| 33. Heizung | 34. Lüftung |
| 35. Sanitär | 36. Elektrik |
| 37. Heizung | 38. Lüftung |
| 39. Sanitär | 40. Elektrik |
| 41. Heizung | 42. Lüftung |
| 43. Sanitär | 44. Elektrik |
| 45. Heizung | 46. Lüftung |
| 47. Sanitär | 48. Elektrik |
| 49. Heizung | 50. Lüftung |
| 51. Sanitär | 52. Elektrik |
| 53. Heizung | 54. Lüftung |
| 55. Sanitär | 56. Elektrik |
| 57. Heizung | 58. Lüftung |
| 59. Sanitär | 60. Elektrik |
| 61. Heizung | 62. Lüftung |
| 63. Sanitär | 64. Elektrik |
| 65. Heizung | 66. Lüftung |
| 67. Sanitär | 68. Elektrik |
| 69. Heizung | 70. Lüftung |
| 71. Sanitär | 72. Elektrik |
| 73. Heizung | 74. Lüftung |
| 75. Sanitär | 76. Elektrik |
| 77. Heizung | 78. Lüftung |
| 79. Sanitär | 80. Elektrik |
| 81. Heizung | 82. Lüftung |
| 83. Sanitär | 84. Elektrik |
| 85. Heizung | 86. Lüftung |
| 87. Sanitär | 88. Elektrik |
| 89. Heizung | 90. Lüftung |
| 91. Sanitär | 92. Elektrik |
| 93. Heizung | 94. Lüftung |
| 95. Sanitär | 96. Elektrik |
| 97. Heizung | 98. Lüftung |
| 99. Sanitär | 100. Elektrik |

| Bauverfahren | |
|---------------|---------------|
| 1. Stahlbeton | 2. Stahl |
| 3. Mauerwerk | 4. Putz |
| 5. Gips | 6. Holz |
| 7. Glas | 8. Kleber |
| 9. Dämmung | 10. Anstrich |
| 11. Sanitär | 12. Elektrik |
| 13. Heizung | 14. Lüftung |
| 15. Sanitär | 16. Elektrik |
| 17. Heizung | 18. Lüftung |
| 19. Sanitär | 20. Elektrik |
| 21. Heizung | 22. Lüftung |
| 23. Sanitär | 24. Elektrik |
| 25. Heizung | 26. Lüftung |
| 27. Sanitär | 28. Elektrik |
| 29. Heizung | 30. Lüftung |
| 31. Sanitär | 32. Elektrik |
| 33. Heizung | 34. Lüftung |
| 35. Sanitär | 36. Elektrik |
| 37. Heizung | 38. Lüftung |
| 39. Sanitär | 40. Elektrik |
| 41. Heizung | 42. Lüftung |
| 43. Sanitär | 44. Elektrik |
| 45. Heizung | 46. Lüftung |
| 47. Sanitär | 48. Elektrik |
| 49. Heizung | 50. Lüftung |
| 51. Sanitär | 52. Elektrik |
| 53. Heizung | 54. Lüftung |
| 55. Sanitär | 56. Elektrik |
| 57. Heizung | 58. Lüftung |
| 59. Sanitär | 60. Elektrik |
| 61. Heizung | 62. Lüftung |
| 63. Sanitär | 64. Elektrik |
| 65. Heizung | 66. Lüftung |
| 67. Sanitär | 68. Elektrik |
| 69. Heizung | 70. Lüftung |
| 71. Sanitär | 72. Elektrik |
| 73. Heizung | 74. Lüftung |
| 75. Sanitär | 76. Elektrik |
| 77. Heizung | 78. Lüftung |
| 79. Sanitär | 80. Elektrik |
| 81. Heizung | 82. Lüftung |
| 83. Sanitär | 84. Elektrik |
| 85. Heizung | 86. Lüftung |
| 87. Sanitär | 88. Elektrik |
| 89. Heizung | 90. Lüftung |
| 91. Sanitär | 92. Elektrik |
| 93. Heizung | 94. Lüftung |
| 95. Sanitär | 96. Elektrik |
| 97. Heizung | 98. Lüftung |
| 99. Sanitär | 100. Elektrik |



SWECO

SWECO AG
 Industriestraße 21
 37075 Göttingen
 Telefon +49 551 393-3300
 Telefax +49 551 393-3302
 E-Mail: info@sweco.de

Stadt Saint Augustin

Stadtwahlamt
 Markt 1
 53754 Saint Augustin

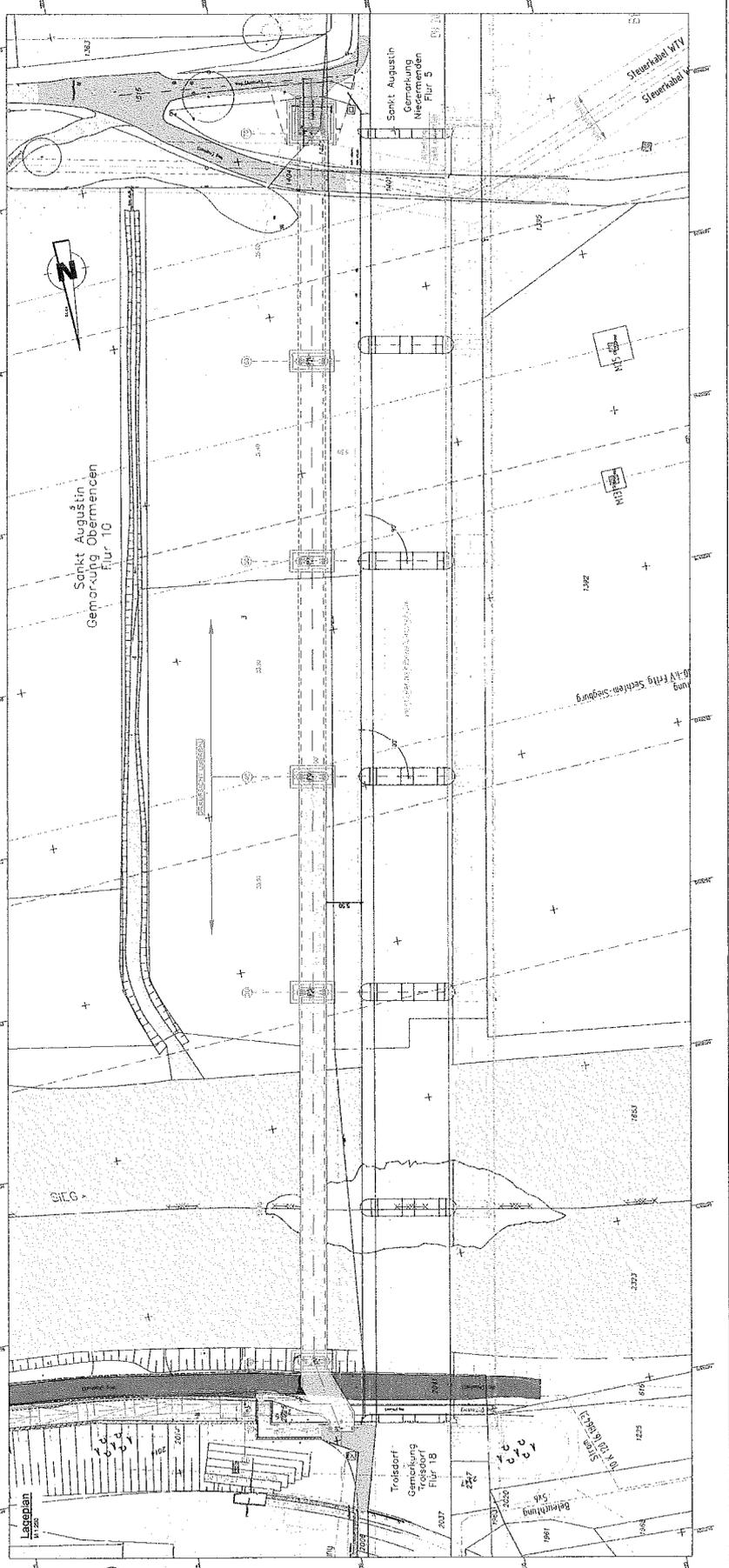
Projekt
 Bau- und Entwurfsarbeiten über die Bsp

Bauherr
 Stadt Saint Augustin

Architekt
 SWECO AG

Datum
 07/2023

Blatt
 1/23



Sitzungsvorlage

Datum: 25.07.2023
Drucksache Nr.: 23/0306

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Behandlung |
|-------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Ausschuss für Mobilität | 29.08.2023 | öffentlich / Kenntnisnahme |

Betreff

Vorstellung der Straßenplanung - Am Gänsepütz - im Stadtteil Birlinghoven

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellte Straßenplanung - Am Gänsepütz - im Stadtteil Birlinghoven wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen, so dass anschließend eine erneute Vorstellung im Ausschuss erfolgt.

Sachverhalt / Begründung:

Die Straße - Am Gänsepütz - befindet sich im Stadtteil Birlinghoven. Es handelt sich um eine reine Wohnstraße, die an die Straßen Hangweg und Bergstraße anschließt.

Der bauliche Zustand der Verkehrsfläche sowie der Kanalleitung in der Straße - Am Gänsepütz - erfordert eine grundhafte Sanierung. Gemäß dem Abwasserbeseitigungskonzept der Stadt Sankt Augustin ist der Kanal einschließlich der Anschlussleitungen auf kompletter Länge zu erneuern. Im Rahmen des Kanalneubaus ist aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch die Straße zu erneuern.

Die Straße hat eine untergeordnete Verkehrsbedeutung, aufgrund der schmalen Gesamtbreite von knapp 4 m ist eine Umgestaltung mit verkehrsberuhigenden Elementen sowie Straßenbäumen etc. nicht gegeben. Die ca. 110 m lange Wohnstraße weist ein Gefälle von ca. 10 m auf und soll daher zusätzliche Straßeneinläufe erhalten. Gemäß dem heutigen Ausbauzustand ist vorgesehen, die Verkehrsfläche in ganzer Breite mit einem Asphaltbelag herzustellen. Zur Verminderung der Aufheizung an heißen Sommertagen ist ein heller Asphaltbelag vorgesehen. Die schmale Straße erhält eine Mittelrinne, so dass anfallendes Niederschlagswasser von den Anliegergrundstücken weggeführt wird.

Die Straßenbeleuchtung wird im Zuge des Neubaus komplett erneuert und durch eine stromsparende LED-Beleuchtung ersetzt.

Es ist geplant, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Hier werden die Grundstückseigentümer unter anderem auch darüber informiert, dass Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) zu erheben sind. Die Verwaltung wird für den Beitragsanteil der Grundstückseigentümer einen Förderantrag beim Land stellen. Für den Fall, dass das Land den Kostenanteil zu 100 % übernimmt, entfallen weitere Kosten für die Eigentümer. Der Förderantrag wird allerdings erst nach dem Straßenausbau und mit Vorlage der Schlussrechnung möglich sein. Bis dahin bzw. bis zur Klärung einer Förderung der Straßenbaubeiträge werden keine Beitragsrechnungen an die Anwohner versendet.

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 auf 220.000 € zzgl. Grunderwerbskosten.

- Mittel stehen hierfür im Haushaltsjahr 2023 in Höhe von 220.000 Mio. € 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: 26.07.2023
Drucksache Nr.: 23/0312

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Behandlung |
|-------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Ausschuss für Mobilität | 29.08.2023 | öffentlich / Kenntnisnahme |

Betreff

Vorstellung der Straßenplanung zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Von-Galen-Straße Höhe Haus Nr. 39 im Stadtteil Menden

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellte Straßenplanung zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Von-Galen-Straße Höhe Haus Nr. 39 im Stadtteil Menden wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt / Begründung:

Aufgrund eines Antrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNE und FDP vom 24.01.2022, Drucksachen-Nr. 22/0064 zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) auf der Von-Galen-Straße im Stadtteil Menden hat der Mobilitätsausschuss in seiner Sitzung am 02.03.2022 die Umsetzung beschlossen.

Nachfolgend möchte die Verwaltung die Straßenplanung zur Kenntnis geben und über die damit verbundenen Umstände berichten.

Auf der Von-Galen-Straße im Stadtteil Menden besteht in Höhe des einmündenden Rad- und Gehweges - Märkischer Weg - bzw. Höhe Von-Galen-Straße 39 eine Fahrbahneinengung, die als Querungshilfe dient. An diese Stelle ist zudem die fußläufige Erschließung des evangelischen Gemeindezentrums Menden angebunden.

Da gemäß dem Antrag der Fraktionen zur Errichtung des Fußgängerüberweges (FGÜ) ein Zebrastreifen in der Querungsstelle mit entsprechender Beschilderung und Ausleuchtung herzustellen ist, hat der Fachbereich 1 eine Stellungnahme der Kreispolizeibehörde (KPB) angefordert.

Die Kreispolizeibehörde (KPB) spricht sich gegen einen FGÜ aus, da

- sich aus der Beschilderung der Mittelstraße eine Notwendigkeit zu weiteren vergleichbaren Anordnungen auf der Von-Galen-Straße nicht ableiten lässt
- keine Auffälligkeiten in Bezug auf Verkehrsunfälle bestehen
- keine vermehrte Anzahl von querenden Schülern festgestellt wurde
- Erkenntnisse über erschwerte Querungssituationen nicht vorliegen
- keine Mängel im Bereich der Verkehrssicherheit bestehen
- das Geschwindigkeitsniveau verträglich ist
- allein die Schulwegsicherung nicht dem Gefahrenbegriff der StVO gleichzusetzen ist.

Die KPB hatte im Rahmen der Anhörung Bedenken erhoben, denen jedoch nicht gefolgt wird.

Diese hat zum Ergebnis, dass sich die Verwaltung der Auffassung der Kreispolizeibehörde nicht anschließt und an der Umsetzung der Maßnahme festhält. Neben den bereits kommunizierten Gründen ist für die Verwaltung wesentlich:

- Mit einem FGÜ wird neben der unmittelbaren Sicherung und Erleichterung der Querung an dieser Stelle auch eine (wünschenswerte) Bündelung von querenden Schulkindern auf diesem Schulweg erreicht.
- Gerade bei der Prävention(!) von Kinderunfällen ist schadenverhinderndes Handeln statt nur Reagieren angezeigt. Die Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer hat den entsprechend hohen Stellenwert.
- Der Erlass „Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern“ vom 18.08.1994 in Verbindung mit den Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung führt Hilfen zum Überqueren der Fahrbahn explicit auf und empfiehlt, davon Gebrauch zu machen.
- Mit einem FGÜ wird die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer erhöht. Es gelten die besonderen Verhaltensregeln des § 26 StVO.

Die für die Einrichtung eines FGÜ erforderliche Verkehrsordnung ist demnach erfolgt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Kreispolizeibehörde eine Verkehrsordnung zur Einrichtung des FGÜ an die Fachaufsicht (Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises) zur Überprüfung weiterleitet. Mit einer evtl. dann erfolgenden fachaufsichtlichen Entscheidung könnte die Verkehrsordnung „einkassiert“ werden.

Zur Planung:

Im Bereich der 3,50 m breiten Fahrbahnquerung wird ein Zebrastreifen in Kaltplastik markiert. Gemäß den Vorgaben zur Errichtung eines FGÜ's ist der Überweg auszuleuchten. Die Beleuchtungsmaste sind so anzuordnen, dass wartende Fußgänger angestrahlt werden und somit frühzeitig erkennbar sind. Danach sind die Standorte der Beleuchtungsmaste in den Pflanzbeeten festzulegen. Dabei befindet sich in dem Richtung Märkischen Weg gelegenen Pflanzbeet ein großkroniger Straßenbaum, der dann gefällt werden muss. Ein Ersatz an dieser Stelle ist aufgrund der Lage des neuen Beleuchtungsmastes nicht möglich.

Nach Rücksprache mit dem städtischen Büro für Natur- und Umweltschutz wurde dazu mitgeteilt, dass ein etablierter Baumstandort im Stadtgebiet wie im vorliegenden Fall nach Möglichkeit zu erhalten ist, da ein solcher Baum aufgrund seiner Größe und seines Entwicklungsstandes eine hohe Wirkung für die Klimafolgeanpassung ausübt.

Neben der Markierung, Beleuchtung und STVO-konformen Ausschilderung werden Anpassungsarbeiten für einen barrierefreien Querungsbereich erforderlich.

Hier ist ein Ausbau als getrennte Übergangsstelle mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren geplant.

Die Baukosten belaufen sich auf vorläufig geschätzt 15.000,00 € bis 20.000,00 €.

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 auf 15.000,00 € bis 20.0000,00 €.

Mittel stehen hierfür im Haushaltsjahr 2023 nicht 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:

- Lageplan „Von-Galen-Straße“

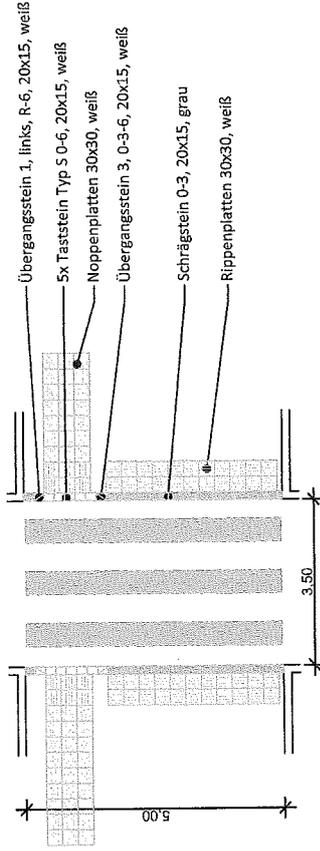
Legende:

Beleuchtung, gem. DIN 67523 und DIN EN 13201

Beleuchtungskabel

Verkehrszeichen

Pflaster grau 22,5x15x10



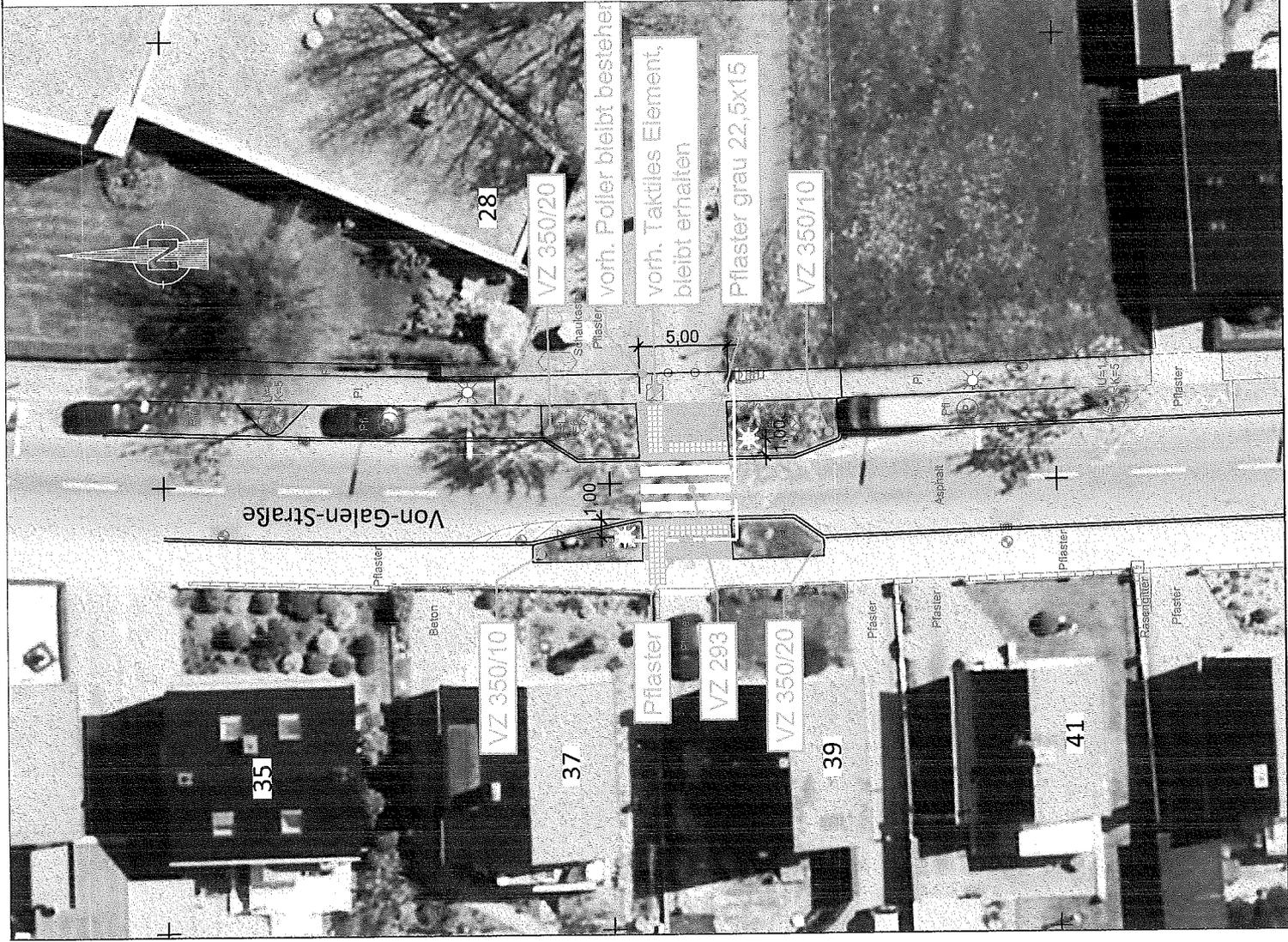
| Index | Name | Datum | Änderung |
|-------|------|-------|----------|
| | | | |

Projekt:
Von-Galen-Straße in Menden
Errichtung eines Fußgängerüberweges

Darstellung:

Lageplan

| | | | |
|---------------------|-----------|------------------------|--|
| Maßstab: | 1:250 | Bauherr: | Stadt Sankt Augustin
Der Bürgermeister
Fachbereich Tiefbau
An der Post 19
53757 Sankt Augustin |
| Blattgröße: | 420 x 297 | Mitzeichnung: | |
| Plan - Nr.: | LP 01 | Aufgabenbereich | Fachbereiche |
| Bearbeitung: | | Datum | FD 7/30 |
| gezeichnet | 20.02.23 | Name | FB 1 |
| bearbeitet | 20.03.23 | Kozłowski | FB 7 |
| geprüft | 23.03.23 | Schwaborn | FB 6 |
| | | Schwaborn | FB 9 |
| | | BNU | GuB |
| | | 7/40 | UPV |
| | | 7/70 | Rat |



Sitzungsvorlage

Datum: 26.07.2023
Drucksache Nr.: 23/0313

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Behandlung |
|-------------------------|-----------------------|----------------------------|
| Ausschuss für Mobilität | 29.08.2023 | öffentlich / Kenntnisnahme |

Betreff

Vorstellung der Straßenplanung - Dornierstraße - im Stadtteil Hangelar

Beschlussvorschlag:

Die vorgestellte Straßenplanung - Dornierstraße - im Stadtteil Hangelar wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen, so dass anschließend eine erneute Vorstellung im Ausschuss erfolgt.

Sachverhalt / Begründung:

Die im Stadtteil Hangelar gelegene Dornierstraße ist aufgrund ihres baulichen Zustandes der Verkehrsflächen sowie der Kanalanschlussleitungen grundhaft zu sanieren.

Die einseitig mit Wohnhäusern bebaute Dornierstraße liegt unmittelbar neben der S-Bahnlinie 66 zwischen den Einmündungen der Udetstraße und Graf-Zeppelin-Straße. Im Abstand von ca. 50 m von der Einmündung der Udetstraße zweigt die ebenfalls als Wohnstraße ausgebaute Lilienthalstraße ab.

Neben ihrer Verkehrsbedeutung als Wohnstraße nimmt die Dornierstraße auch den Schulbusverkehr der angrenzenden Grundschule Hangelar auf und dient gleichzeitig als stadtbahnparallele Route für Radfahrer. Damit die Verkehrsbedeutung als Radwegroute entlang der S-Bahnlinie 66 zwischen Siegburg und Bonn verdeutlicht wird, schlägt die Verwaltung vor, die Trasse nach dem Straßenneubau als Fahrradstraße auszuweisen.

Zur Planung:

Die ca. 180 m lange Dornierstraße weist im gesamten Verlauf deutliche Schäden auf und soll daher komplett erneuert werden. Die Fahrbahn soll wieder in Asphaltbauweise hergestellt werden und Breiten zwischen 5,30 m und 5,80 m erhalten. Aufgrund der einseitigen Wohnbebauung soll nur auf der bebauten Nordwestseite ein Gehweg in Breiten zwischen 2,10 m bis 2,50 m angeordnet werden. Der Gehweg in Pflasterbauweise wird durch einen Hochbordstein von der Fahrbahn abgetrennt. Die reduzierte Breite von 2,10 m des Gehweges zwischen Einmündung Udetstraße und Lilienthalstraße ist erforderlich, damit auf der gegenüberliegenden Seite ausreichend Platz für 4 Längsstellplätze entsteht. Weitere 2

Längsstellplätze sollen neben der Einmündung Graf-Zeppelin-Straße eingerichtet werden, so dass dem Parkplatzbedarf in dem Wohngebiet Rechnung getragen wird. Die Längsstellplätze sind in einer Breite von 2,25 m eingeplant worden und erhalten einen Pflasterbelag. Die vorhandene Baumreihe entlang der Bahntrasse soll vollständig erhalten bleiben.

Es bietet sich an, in dem Einmündungsbereich zur Lilienthalstraße eine Auframpung der Fahrbahn durchzuführen, so dass die einzuhaltende langsame Fahrgeschwindigkeit in der Tempo-30-Zone durch ein bauliches Element an dieser Stelle verdeutlicht wird. Die Rampe erhält ein sinusförmiges Profil, so dass sie von Radfahrern angemessen überfahren werden kann. Hier hat die Verwaltung 2 verschiedene Hersteller für Rampenfertigsteine aus Beton in der Auswahl. Es handelt sich um den bisher vielfach im Stadtgebiet verwendeten hellfarbigen Betonstein (z.B. Grantham-Allee neben der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg), der auf einer Länge von 75 cm einen Höhenunterschied von 6 cm aufweist und ein neues Produkt mit einer Höhendifferenz von 12 cm auf 2,40 m Länge. Die Verwaltung möchte derzeit noch Informationen zu dem neuen Produkt einholen und sich anschließend entscheiden.

Da die Verwaltung die Ausweisung als Fahrradstraße vorsieht, soll der Streckenabschnitt eine entsprechende STVO-Beschilderung am Anfang und Ende erhalten. Damit gilt an der Einmündung zur Graf-Zeppelin-Straße zu Beginn/Ende der Fahrradstraße wie bisher die Rechts-vor-Links-Regelung und am anderen Beginn/Ende an der Einmündung zur Udetstraße die Regelung - Vorfahrt achten - für die aus der Dornierstraße kommenden Verkehrsteilnehmer. Dies ist an dieser Stelle erforderlich, damit sichergestellt werden kann, dass niemand auf der Udetstraße auf den Gleisen der angrenzenden Bahn warten muss.

Innerhalb einer Fahrradstraße haben alle Verkehrsteilnehmer Vorfahrt, so dass die Verkehrsteilnehmer aus der einmündenden Lilienthalstraße wartepflichtig sind.

Zwischen den Längsstellplätzen in Pflasterbauweise und der asphaltierten Fahrbahn soll die Entwässerungsrinne aus Betonsteinen auf 75 cm Breite aufgeweitet werden. Da in der Regel der Radfahrer auf den Rinnensteinen nicht fahren wird, entsteht somit ein Sicherheitsstreifen zu dem Parkstreifen. Im Verlauf der Dornierstraße sollen 6 Piktogramme gemäß dem STVO-Verkehrszeichen VZ 244.1 - Fahrradstraße - in einer Größe von 2 x 3 m auf der Fahrbahn markiert werden. Auf die ursprünglich angedachte Rotfärbung der Fahrbahn innerhalb der Fahrradstraße möchte die Verwaltung derzeit verzichten, da diese Gestaltung nicht STVO-konform ist.

Zur Verminderung der Aufheizung an heißen Sommertagen ist für die Fahrbahn ein heller Asphaltbelag vorgesehen.

Die Straßenbeleuchtung wird im Zuge des Neubaus komplett erneuert und durch eine stromsparende LED-Beleuchtung ersetzt.

Es ist geplant, eine Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Hier werden die Grundstückseigentümer auch darüber informiert, dass Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) zu erheben sind. Die Verwaltung wird für den Beitragsanteil der Grundstückseigentümer einen Förderantrag beim Land stellen. Für den Fall, dass das Land den Kostenanteil zu 100 % übernimmt, entfallen weitere Kosten für die Eigentümer. Der Förderantrag wird allerdings erst nach dem Straßenausbau und mit Vorlage der Schlussrechnung möglich sein. Bis dahin bzw. bis zur Klärung einer Förderung der Straßenbaubeiträge werden keine Beitragsrechnungen an die Anwohner versendet.

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 auf 760.000 €.

Mittel stehen hierfür im Haushaltsjahr 2023 in Höhe von 760.000 € 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.

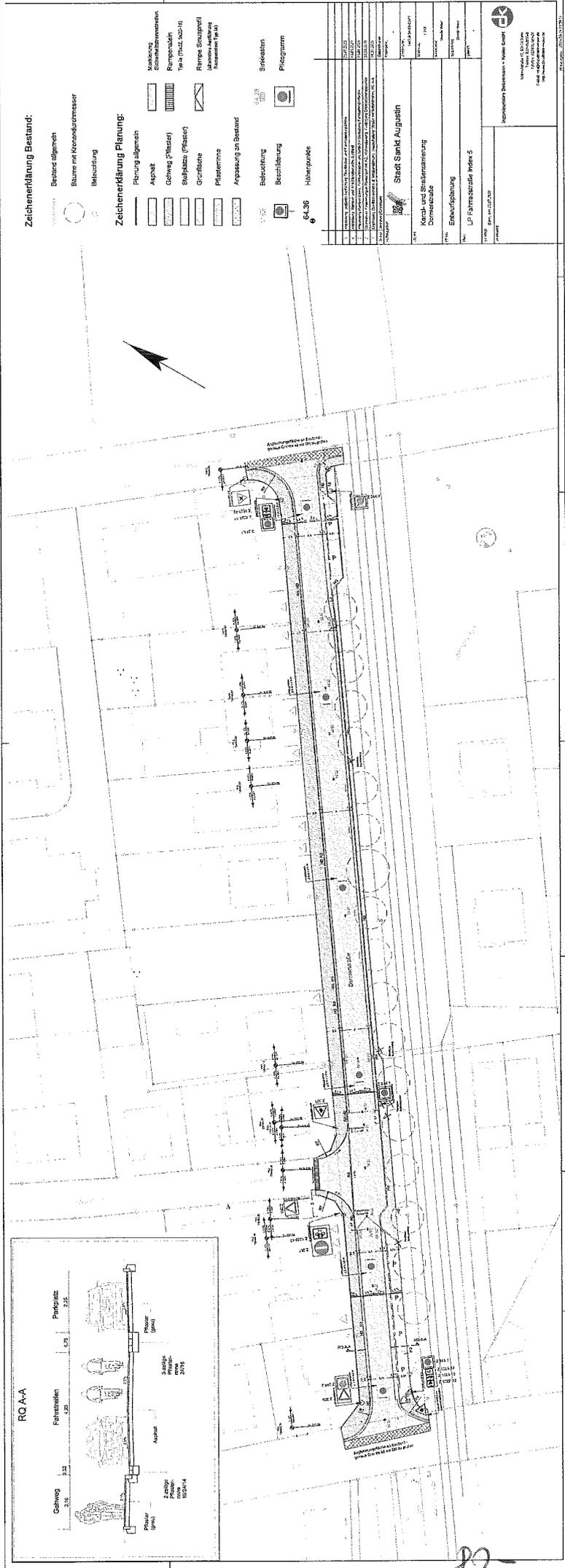
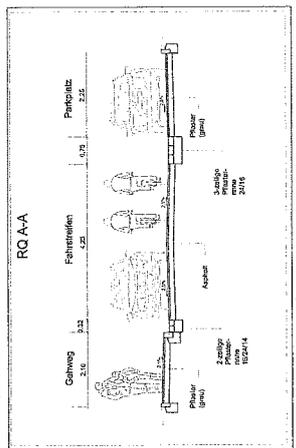
- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Zeichenerklärung Bestand:

- Bestand allgemein
- Bäume mit Kronendurchmesser
- Beleuchtung

Zeichenerklärung Planung:

- Planung allgemein
- Asphalt
- Gehweg (Pflaster)
- Beifahrer (Pflaster)
- Grünfläche
- Pflanzrinne
- Anpassung an Bestand
- Beleuchtung
- Beschilddung
- Hoherparade
- Straßenbahn
- Pflegeprogramm



| | | | |
|-----|---------|---------|---------|
| 1 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 2 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 3 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 4 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 5 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 6 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 7 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 8 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 9 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 10 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 11 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 12 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 13 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 14 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 15 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 16 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 17 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 18 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 19 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 20 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 21 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 22 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 23 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 24 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 25 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 26 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 27 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 28 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 29 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 30 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 31 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 32 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 33 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 34 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 35 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 36 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 37 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 38 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 39 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 40 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 41 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 42 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 43 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 44 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 45 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 46 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 47 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 48 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 49 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 50 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 51 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 52 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 53 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 54 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 55 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 56 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 57 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 58 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 59 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 60 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 61 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 62 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 63 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 64 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 65 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 66 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 67 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 68 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 69 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 70 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 71 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 72 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 73 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 74 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 75 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 76 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 77 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 78 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 79 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 80 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 81 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 82 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 83 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 84 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 85 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 86 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 87 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 88 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 89 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 90 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 91 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 92 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 93 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 94 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 95 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 96 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 97 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 98 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 99 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |
| 100 | PROJEKT | PROJEKT | PROJEKT |

CDU-Fraktion

im Rat der Stadt Sankt Augustin



CDU

Ihr/e Gesprächspartner/in: Guido Bonerath, Wilfried Quadt

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

Federführung: FB 6

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am: 26.04.2023 vB

Antrag

Datum: 26.04.2023

Drucksachen-Nr.: 23/0194

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität

Sitzungstermin

09.05.2023

Behandlung

öffentlich / Entscheidung

Betreff

Ertüchtigung der Zufahrt zur A 560 und Entlastung der Verkehrssituation in Sankt Augustin Menden

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, umgehend mit den für die im Stadtgebiet Sankt Augustin-Menden liegenden Straßen Am Bauhof, B56 und Einsteinstraße zuständigen Straßenbau-lastträgern in Kontakt zu treten. Ziel ist die zeitnahe, aber mit einer langfristigen Perspektive versehene Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zwischen den Knotenpunkten Kreisverkehr Siegstraße/Am Bauhof, Kreisverkehr Am Bauhof/Am Apfelbäumchen und Einsteinstraße/B56/A560 inkl. der Auffahrten zur A560.

Sachverhalt / Begründung:

Das Gewerbegebiet Einsteinstraße/Am Apfelbäumchen hat sich im Laufe der Zeit kontinuierlich und qualitativ weiterentwickelt. Parallel zur Entwicklung ist das Verkehrsaufkommen zwischen den genannten Knotenpunkten und zur A 560 wahrnehmbar angestiegen und führt inzwischen zu einer zeitweise unverträglich hohen Überlastung der derzeitigen Verkehrsführung. Eine besondere Belastung ist zwischen den Knotenpunkten Kreisverkehr Am Bauhof/Am Apfelbäumchen und Einsteinstraße/B56/A560 festzustellen. Mit der in Kürze zu erwartenden Fertigstellung der weiteren Gewerbeeinheit Veloland kann mit einer Ausweitung der bereits bestehenden Verkehrsbelastung gerechnet werden.

83-

Unter Berücksichtigung und Heranziehung der bereits im Jahre 2019 im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Fahrradfachmarktes XXL Feld im Gewerbegebiet Einsteinstraße erstellten Verkehrsgutachtens und der ergänzenden Stellungnahme des Büros abvi Ambrosius Blanke aus dem Jahr 2022 sowie einer aktualisierten Situationseinschätzung sollen alle denkbaren Möglichkeiten, zu der bspw. eine Optimierung der Ampelschaltung und/oder eine veränderte Spurführung bzw. Erweiterung der Anzahl der Spuren gehören, erörtert werden, die zu einer Entlastung der aktuellen und in der Zukunft zu erwartenden Verkehrssituation führen.

gez. Guido Bonerath
gez. Dr. Nico Schmied
gez. Wilfried Quadt
gez. Karl-Heinz Baumanns, sB
gez. Eldach-Christian Herfeldt

gez. Aladdin Beiersdorf-EI Schallah
gez. Wolfgang Prause
gez. Melanie Hötzel
gez. Rene Puffe
gez. Sascha Lienesch