

Herr Richter verwies auf die letzte Sitzung, in der noch Fragen offengeblieben seien. Er wollte wissen, ob es eine größere Variante als Variante B gebe, ohne dass ein B-Plan Verfahren aufgemacht werden muss. Die sei bei Variante A Thema gewesen, das abgeschreckt habe.

Außerdem sollte geprüft werden, ob man auch eine Bushaltestelle in dem Bereich P+R-Parkplatz einrichten könnte.

Herrn Willnecker war fraglich, ob man bei Variante B vier Stellplätze unterbringen kann ohne in ein B-Plan-Verfahren zu müssen.

Herr Metz stellte fest, dass sich an den Rahmendaten nichts geändert hat.

Es gebe die Variante A, die insgesamt 335.000,-- € vorsieht, davon 200.000,-- € städtischer Eigenanteil zuzüglich Planungs- und Vermessungskosten. Es werde lange dauern, weil für 30 Stellplätze der B-Plan zu ändern wäre.

Die alternative Variante B gehe von 43.000,-- € für vier Stellplätze zuzüglich Planungskosten aus.

In der Abwägung sehe man natürlich, dass es einen Parkdruck gibt. Allerdings sei auch klar, dass kostenlose P + R-Plätze an der Linie 66 sowieso voll sein werden.

Im Zweifelsfall parken dort Menschen, die nicht aus Sankt Augustin kommen, sondern aus dem Umland.

Weil man nicht sehe, dass der Parkdruck dauerhaft gemindert wird und wegen der hohen Kosten würde man zu Variante B tendieren, wenn keine anderen Fakten vorgelegt werden

Die Fraktion von Herrn Kuhl (Aufbruch!) gab der Variante A wegen Umweltaspekten den Vorzug. Dann könnten mehr Menschen den P+R nutzen. Das gehe nur, wenn man mehr Parkplätze zur Verfügung stellt.

Man müsse prüfen Tickets auszuhändigen, die zur Nutzung des P+R berechtigen, wenn da wirklich viele Fremdarker sind.

Herr Richter vergewisserte sich, ob in der Variante B kein B-Plan-Verfahren aufgemacht werden muss.

Jeder KFZ-Führer, der auf die Straßenbahn umsteigt, sei tatsächlich ein Gewinn. Aber man müsse einen Kosten-Nutzen-Faktor anrechnen.

Man müsse so realistisch sein, dass sich an der Verkehrssituation auf der B56 wenig ändere, wenn es morgens 30 Autos weniger sind.

Für eine „Bewirtschaftung“ gebe es sicherlich auch Möglichkeiten. Das müsse man grundsätzlich für P+R-Parkplätze angehen. Es gebe durchaus Möglichkeiten, ein Dauerparken zu verhindern.

Herr Gleß bestätigte, dass Variante B kein B-Plan-Verfahren erfordert.

Herr Richter führte Fragen aus der letzten Sitzung an:

- Ab welchem Ausbaugrad, ab wie vielen Stellplätzen muss der B-Plan geändert werden?
- Gibt es Möglichkeiten, mehr als vier Stellplätze zu machen und das B-Plan-Verfahren trotzdem vermeiden?

- Kann in der Variante A auch eine Bushaltstelle errichtet werden?
- Kann man bei der Neugestaltung E-Ladesäulen berücksichtigen?

Frau Feld-Wielpütz bekräftigte, dass ihre Fraktion sich, genau wie der Aufbruch!, seinerzeit für die Variante A ausgesprochen hat. Man sehe es nicht so, dass 30 Stellplätze nur wenig sind. 30 Stellplätze für PKW im Zusammenhang mit P+R zu schaffen, sei mehr als nur ein bisschen.

In Mülldorf gebe es überhaupt keinen P+R-Parkplatz, und man spreche über eine Parkraumbewirtschaftung.

Dort könne man sehr wohl P+R-Parkplätze einfließen lassen und innovativ überlegen, wie man dort vielleicht auch eine Kostenregelung umsetzen kann. Man wisse, dass es noch ein sehr langes Verfahren ist, aber man könne durchaus darüber nachdenken, die Variante A zu favorisieren.

Herr Metz verwies auf die Niederschrift der letzten Sitzung. Es sei alles ein bisschen durcheinander gewesen. Er bedankte sich bei der Protokollführerin, dass sie es überhaupt in eine Form gebracht hat.

Herr Gleß habe gesagt, man könne in die Planung noch mal einsteigen.

Es gehe jetzt nicht um eine konkrete Planung A oder B, sondern man habe den Auftrag, die Variante A oder die Variante B weiter zu verfolgen. D. h. verschiedene Aspekte, wie z. B. statt vier vielleicht sechs Stellplätze oder Bushaltstelle seien noch in der Konkretisierung.

Er glaube tatsächlich, dass 30 P+R-Plätze zu wenig sind.

Man solle die Verwaltung beauftragen, in Richtung B zu gehen. Dann könnten die Fragen, die hier in die Diskussion eingeflossen sind, bei der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Herr Liebers wies darauf hin, dass es viele Lösungsmöglichkeiten und nicht DIE richtige oder falsche Lösung gibt.

Dann müsste es überall kleine P+R-Plätze geben. Viele Menschen wohnen nicht einfach an einer Straßenbahn. Es gebe für alles schwierige Fälle. Die Frage sei, ob man es fördern will oder nicht und ob man es kann und die Mittel hat.

Herr Kuhl folgerte, man müsse sich freuen, dass der P+R so gut angenommen wird. Die Alternative für die Nutzer sei, dass sie die komplette Strecke mit dem Auto fahren. Daher könne er die Einstellung der Grünen nicht verstehen.

Das sei aktiver Umweltschutz. Man solle es erweitern, damit es von noch mehr Menschen angenommen wird.

Herr Willnecker erinnerte daran, dass der Parkplatz in Hangelar-Ost schon mal erweitert wurde, weil man gesehen hat, dass er gut angenommen wird.

Man könne nicht alleine mit dem Parkplatz Hangelar-Ost die Verkehrsprobleme in Sankt Augustin lösen. Man habe immer noch die Hoffnung, dass auch andere Plätze in Sankt Augustin gefunden werden können.

Man habe den Parkdruck teilweise selbst geschaffen, weil die wilden Plätze an den Klosterhöfen geschlossen wurden. Das seien etwa 30 PKW gewesen.

Man könne den Platz auch deswegen nicht ständig ausbauen, weil die Bürger, die da wohnen, schon mit den jetzigen Erweiterungen Bauchschmerzen hatten. An die müsse man auch denken.

Herr Metz begründete die Einschätzung seiner Fraktion, wenn der P+R einen Effekt haben soll:

1. Auf der B56 seien ungefähr 10.000 bis 15.000 Fahrzeuge in Richtung Bonn unterwegs.

30 Parkplätze würden nicht dazu führen, dass dort freie Fahrt ist.

Wenn man P+R als eine regionale Strategie wolle, könne man es wie in Köln machen (Bereich Marsdorf), wo im Bereich von Autobahnanschlüssen große Parkhäuser mit 1000 Stellplätzen vorhanden sind. Das sei die Diskussion, die eigentlich notwendig ist.

2. Ein Argument, warum man das kritisch sehen kann, sei auch, dass dieser P+R-Parkplatz nicht so optimal angebunden ans übergeordnete Straßennetz ist und insbesondere über eine Tempo-30-Zone erschlossen wird. Die Bevölkerung sei nicht begeistert gewesen, dass dieser P+R-Parkplatz dahin kommt, weil in dem Bereich auch Fahrzeuge durch ein Wohngebiet fahren, um zu dem P+R-Platz an der Bahnhaltestelle zu kommen.

1. Mit 200.000,-- € könne man auch andere Formen der Mobilität fördern.

2. Es gebe eine Flächenversiegelung für die KFZ-Stellplätze. D. h. die KFZ haben eine Flächenversiegelung am Stellplatz zu Hause und im öffentlichen Raum werde neue Fläche versiegelt, ausschließlich für KFZ-Nutzung. Der Staat schaffe für private KFZ aus öffentlichen Mitteln neue versiegelte Fläche.

Es sei für Grüne vertretbar, dass man das kritisch sieht. In Sankt Augustin wohne nicht jeder an der Bahn. Aber es gebe einen 10-Minuten-Takt nach Bonn, Meindorf, Menden. Man müsse gucken, dass die Bus-Anbindung besser, die Fahrradplätze sicherer und die Fußwege besser werden.

Man komme also auch anders an die Bahn.

Dies seien Argumente dafür, im Bestand zu bauen.

Frau Feld-Wielpütz hatte ein Problem mit der Argumentation von Herrn Metz, insbesondere damit, dass hier nicht Köln, sondern Sankt Augustin ist.

Es seien zwischen 10.000 und 15.000 PKW auf der B56.

Aber das bedeute doch nicht, dass man dann nicht mehr nach Maßnahmen gucken soll, wo es auch um einen P+R-Parkplatz mit 30 Parkplätzen gehe.

Man solle für die hiesige Bevölkerung etwas tun und hier auch P+R-Parkplätze anbieten. Sicherlich würden die nicht nur von Sankt Augustinern genutzt. Entlang der S66 sei festzustellen, dass viele Leute dort parken. Dann fahren sie mit der S66 nach Siegburg und steigen dort um in den ICE.

Insbesondere in den alten Ortslagen werde auch entlang der S66 ganz stark geparkt. Deswegen seien die Bedürfnisse der Bürger zu berücksichtigen.

Diese P+R-Parkplätze könnten dann außerhalb der Stoßzeiten vielleicht auch als ruhende-Verkehr-Fläche genutzt werden. Es komme dann auf die Politik an, wie diese Fläche final genutzt werden soll, außer P+R.

Abstimmung:

Beschlussvorschlag Verwaltung:

8 dafür
9 dagegen.

Herr Metz beantragte eine Abstimmung über die Variante B.

Der stellvertretende Vorsitzende formulierte **folgenden Beschlussvorschlag**:

Der Ausschuss für Mobilität beauftragt die Verwaltung, Variante B weiterzuverfolgen und ein Ingenieurbüro mit der weiteren Planung zu beauftragen.

9 dafür,
8 Enthaltungen.