

Herr Kallenbach erklärte auf Nachfrage von Herrn Richter, Herrn Metz und Herrn Willnecker, dass an der Lilienthalstraße zwei Varianten der Rampen vorgesehen seien: Einerseits gebe es die Möglichkeit, mit einem sog. „Sinusstein“ zu arbeiten. Damit ergebe sich ein Höhenunterschied von 12 cm auf 2,40 m Strecke.

Es gebe eine weitere Möglichkeit von 6 cm Höhenunterschied auf einer Strecke von 75 cm. Das sei z. B. schon an der Campus Magistrale vorhanden und in Kürze an der Uhlandstraße. Dies sei auch für Radfahrer durchaus fahrbar. Mit diesen beiden Varianten wolle man in die Bürgerinformationsveranstaltung gehen und abwarten, wie die Bürger reagieren.

Mit den Aufpflasterungen wolle man auf die Querung aufmerksam machen. Außerdem sei die Straße zu lang, um nichts zu machen. Die Gefahr sei zu hoch, dass die Autofahrer zu schnell fahren. Deswegen sollte man auf dieses Element nicht verzichten. Die Pflastersteine seien das Standardprodukt in einem Format 16x22 cm, also eine komfortable Begehbarkeit für Rollatoren oder Inline-Skates.

Von der roten Farbe sei man aus technischen Gründen abgewichen, weil auch mehrere andere Straßen als Fahrradstraße umgewidmet werden sollen.

Im nächsten Monat sollen noch drei weitere Fahrradstraßen ausgeschildert werden. Es müsse eine Wiedererkennbarkeit geben. Es mache wenig Sinn, jetzt in der Dornierstraße einen neuen Standard zu entwickeln und in den Bestandsstraßen, die bautechnisch derzeit nicht angepackt werden, einen anderen Standard zu haben.

Warum keine rote Begleitmarkierung gemacht wird, habe folgenden Grund: Der Leitfaden habe bis heute keinen Einzug in die StVO gefunden. Daher sei es kein Mittel, das angeordnet werden kann. Und daher entspreche es lt. Stellungnahme auf Bundesebene zu diesem Leitfaden, nicht der StVO. Es habe keinen Rechtscharakter. Das sei der Stand auf Bundesebene, und die gelte auch hier.

Eine Markierung könne relativ schnell geändert werden, wenn sie in die StVO aufgenommen wird. Stand heute sei das Mittel die weiße Begleitmarkierung, das Piktogramm und die reguläre Beschilderung.

Bei den Straßenausbaubeiträgen sei es egal, ob eine Fahrradstraße, ein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Tempo-30-Zone gemacht wird. Es sei immer anliegerbeitragspflichtig. Das Alter der Straße sei hoch genug. Die Verbesserungsqualitäten seien gegeben. Dementsprechend würden damit Anliegerbeiträge ausgelöst, die aber aktuell eine Fördermöglichkeit von 100% haben.

Fahrradstellplätze würden als Arbeitsauftrag aufgenommen und in der Bürgerinformationsveranstaltung thematisiert.

Frau Feld-Wielpütz verwies auf ein 2-seitiges Positionspapier ihrer Fraktion vom 07.05.2019.

Die Straße sei damals schon im Haushalt enthalten gewesen. Es habe dort Ende April 2019 einen schweren Verkehrsunfall gegeben. Das sei der Anlass gewesen, noch mal darauf hinzuweisen. Man habe deutlich gemacht, dass insbesondere der Verkehr an der in unmittelbarer Nachbarschaft befindlichen Schule betrachtet werden muss, genauso wie der Radweg. Es gebe viele verschiedene Verkehrsteilnehmer auf dieser Straße.

Insofern sehe man hier Vieles umgesetzt.

In diesem Positionspapier war auch ein Hol- und Bringverkehr für die in der Nähe befindlichen KiTa und die Schulen Thema. Sie bat zu klären, ob dies hier auch eine Option ist.

Hinsichtlich des Radverkehrs schließe man sich Herrn Metz an. Wenn es allerdings nicht anders möglich sei, sei es zu respektieren.

Bei bestimmten Ausfahrten gebe es in Sankt Augustin schon rote Markierungen. Vielleicht könne man die in diesem Bereich auch einfließen lassen.

Herr Metz pochte darauf, dass die Frage der Erkennbarkeit der Fahrradwege über die Piktogramme hinaus und damit die Unterscheidung zur Tempo-30-Zone wichtig sei. Die Untersuchungen zeigten vielerorts, dass die Leute nicht verstehen, dass sie aus einer Tempo-30-Zone raus und nun in einer Fahrradstraße sind, wo möglicherweise andere Regeln gelten, z. B. für das Nebeneinanderfahren von Radfahrern.

Die Markierung stehe nicht in der StVO, weil sie dort nichts zu suchen habe. Es sei keine verkehrsrechtliche Anordnung und kein Verkehrszeichen, sondern Straßenmalerei.

Er habe sich mit Leuten aus dem Ministerium über das Thema unterhalten. Dort sei gesagt worden, dass dies nicht Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist. Der Straßenbaulastträger dürfe dort auch rote Pflastersteine einbauen. Dann dürfe man auch rote Farbe aufpinseln.

Er bot an, durch das Ministerium noch mal schriftlich bestätigen zu lassen, dass es möglich ist, was in dem Leitfaden steht und die Stadt Sankt Augustin das dann macht. Der Bund werde keine Anweisung geben, sondern das Land. Es könne nicht sein, dass das Land einen Leitfaden herausgibt und die Stadt Sankt Augustin das dann anders sieht. Wenn es einen offiziellen Leitfaden gibt, kann man sich auch daran orientieren.

Herr Gleß resümierte, das Problem sei die Frage, ob überhaupt in der StVO stehen muss, ob man eine rote Markierung machen kann oder darf und ob eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage nötig ist. Die Frage lasse sich relativ leicht klären.

Aus dem Beitrag von Herrn Kallenbach sei herauszuhören gewesen, dass nichts entgegensteht. Gegen eine Art Corporate Identity für die Fahrradstraßen, rote Begleitmarkierung, an der man in Sankt Augustin die Fahrradstraßen erkennt, die sich von anderen Straßen unterscheiden, sei nichts einzuwenden. Er sagte zu, dass es dann nachgebessert wird, wenn die Möglichkeit gesehen wird, da entsprechend zu agieren.

Auch hier müsse die KPB beteiligt werden.

Für die drei Fahrradstraßen, die in Sankt Augustin in 2023 in absehbarer Zeit eingerichtet werden, habe es schon erhebliche Probleme mit der KPB gegeben. Sie habe zunächst Bedenken angemeldet, auch für die Dornierstraße. Diese Bedenken seien ernst zu nehmen. Die Beschilderung für die drei Straßen sei da und werde in absehbarer Zeit umgesetzt.

Er befürworte, mit einer entsprechenden Markierung zu arbeiten. Man wolle aber zunächst überhaupt Fahrradstraßen einrichten und erst nachbessern, wenn die Frage geklärt worden ist, ob einer Ermächtigungsgrundlage aus der StVO benötigt wird oder nicht.

Der Hol- und Bringverkehr werde geprüft.

Anschließend erfolge die Bürgerbeteiligung.