

Herr Klähnhammer von der Fa. *Fischer Teamplan*, Erftstadt, stellt den aktuellen Planentwurf anhand von verschiedenen Einzelentwürfen vor. Seiner Aussage nach ist die Vorplanung seitens der Fa. *Fischer Teamplan* damit abgeschlossen. Im Rahmen der Korridorstudie sind verschiedene Parameter bei der Planung der Ortsdurchfahrt B 56 zu berücksichtigen. Eine Abstimmung mit *StraßenNRW* wurde für die Planungsentwürfe durchgeführt.

Das Planungsbüro schlägt im Hinblick auf die genannten Verkehrsbedingungen und den zeitlichen Verkehrsflüssen vor, einen Kreisverkehr in die Ortsdurchfahrt der B56 zu integrieren. Zur besseren Erläuterung wird eine Machbarkeitsstudie für den Kreisverkehr am Knotenpunkt B56/Meerstr./Mendener Str. innerhalb der Präsentation vorgestellt.

Zu berücksichtigen waren Verkehrsbelastungen von:

11.500 Kfz bis 13.500 Kfz pro 24 Stunden; der Schwerverkehr-Anteil beträgt etwas mehr als 2%. In Spitzenstunden beträgt der durchlaufende Kfz-Verkehr bis zu 1.350 Fahrzeuge auf der B 56. Diese Kennzahlen empfehlen die Einrichtung von Radwegen bzw. Radfahrstreifen und Schutzstreifen. Nachteil eines einzurichtenden Schutzstreifens (1,50 m) sind Wartezeiten für die Kfz, bis ein Radfahrer überholt werden kann, ohne Gefahrenpotential im Gegenfahrstreifen zu bewirken.

Die Novellierung der neuen Straßenverkehrsordnung schreibt die Einhaltung des Sicherheitsabstandes zu Radfahrern von 1,50 m vor.

Im Rahmen der angesprochenen Abstimmung mit *StraßenNRW* wurden 3-Meter breite Radfahrstreifen und in Ausnahmefällen zusätzlich mit Schutzstreifen versehen, in den vorgestellten Entwürfen befürwortet.

Herr Klähnhammer stellt die Vorplanungen abschnittsweise mit detaillierten Erläuterungen gem. den vorliegenden Entwürfen vor.

Abschnitt 1: Knotenpunkt *Arnold-Janssen-Straße*:

Eine anspruchsvolle Straßenverkehrssituation aufgrund der Bahnstation, ihrer Schrankenschließzeiten und der direkt angrenzenden Straßenverkehrskreuzung. Für den sich auf den Fahrspuren befindlichen Kfz- und Schwerlastverkehr, sind zwei Fahrstreifen à 125 m Aufstelllänge geplant, um das Verkehrsaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können. Auf der Westseite ist ein 3-Meter breiter Geh-/Radweg, auf der Ostseite der Gehweg in möglicher Breite vorgesehen.

Die Fa. *Fischer Teamplan* plant noch versch. Baugrundgutachten zu beauftragen, um feststellen zu lassen, ob die Fahrbahnoberflächen geringfügig bearbeitet werden müssen, um die Projektumsetzung realisieren zu können. Der Kern der Straße sowie der Baumbestand soll beibehalten; die Seitenstreifen an die Bordführung angepasst werden.

Abschnitt 2: Knotenpunkt: *Ost-West-Spange*:

Nördlich der *Arnold-Janssen-Straße* und *Hennefer Straße* sind die Platzverhältnisse besonders beengt mit einer Fahrstreifenbreite von 5,70 m. Es kann daher keinen eigenen Links-Abbieger-Streifen geben. Gemeinsamer 3-Meter breiter Geh-/Radweg ist im Westen bis zur Flurstückgrenze sowie 1,85 m breiter Radfahrstreifen im Osten geplant.

Abschnitt 3: Zufahrt Bahnhofstr., Sandstr., Südstr., Wehrfeldstr.

Auf der Ostseite wird der Radfahrstreifen weitergeführt. Vier Längs-Parkstände sind eingeplant. Aufgrund einer Steigung auf der Westseite ist der Radweg mit 2,10 m breite eingeplant und zusätzlich ein Gehweg berücksichtigt. Der Bedarf einer Querungshilfe (Fahrbahninsel) wird beschrieben, ist in der Planung noch nicht exakt dargestellt. Bestehende Querungshilfen werden beibehalten.

Abschnitt 4: Knotenpunkt Wehrfeldstraße:

Ein Lichtsignalbetriebener Knotenpunkt ist vorgesehen, der auch als radfahrfreundlicher Radweg ausgebildet wird.

Abschnitt 5: Wehrfeldstr. in Richtung Am Lindenhof / Niederpleiser Str.

Durchgängig werden 1,85m breite Radfahrwege geplant. Die Barrierefreiheit an der Mehrzweckhalle wurde berücksichtigt. Ein Stellplatz mit 2,75 m breite ist eingeplant.

Abschnitt 6: Knotenpunkt Am Lindenhof:

Schwierige Situation aufgrund schmaler Fahrbahn. Der Kern der Straße soll beibehalten; nur die Seitenbereiche angepasst werden.

Für Radfahrstreifen ist keine Fahrbahnressource vorhanden. Eine 6,50 m breite Mischverkehrsfläche ist daher geplant; eingefärbte Radfahrwege und Tempo 30-Zone.

Abschnitt 7: Knotenpunkt Mendener Str.:

Der gewünschte Kreisverkehr bedingt, dass die *Mendener Str.* zur Einbahnstraße umfunktioniert wird. Dies bedarf einer entsprechenden Verkehrsuntersuchung. Das Baugrundgutachten wird feststellen, ob der Kern des Straßenaufbaus erhalten werden kann, so dass nur die Deckschicht erneuert werden müsste.

Herr Klähnhammer führt aus, dass 52 Stellplatzmöglichkeiten in der Planung identifiziert wurden. Um jedoch die Ziele der Klimafreundlichkeit sowie die optimale Nutzung der Verkehrsflächen für alle Teilnehmer umsetzen zu können, wurden in der Planung lediglich 33 Stellplätze für Kfz eingeplant.

Ähnlich wurde mit dem Baumbestand vorgegangen. Die zu fällenden und neu zu pflanzenden Bäume sind mengenmäßig fast identisch. Es werden ca. 48 Bäume (Birken und andere im Wachstum unempfindliche Baumarten) gepflanzt.

Der Vortragende geht nochmals auf die komplexe Straßenverkehrssituation im *Planungsbereich Nord* ein. Ein Simulationsmodell wird vorgestellt. Die zugrundeliegenden Daten sind der Korridorstudie entnommen. Die Lösung wird seitens der Fa. *Fischer Teamplan* in einem sog. *Turbo-Kreisverkehr* gesehen und detailliert erläutert.

Auch am Knotenpunkt an der Straße Am Lindenhof / Niederpleiser Str. wird eine Wartezeit im Mittel von 59 Sekunden und einer max. Rückstaulänge von 191 Metern angenommen. Diese vertretbaren Parameter wurden in dem Simulationsmodell berücksichtigt. Der Turbo-Kreisverkehr ist seitens der FGSV eine akzeptierte Lösung bei sehr hohem Verkehrsaufkommen.

Herr Klähnhammer zieht ein Fazit zu den vorgeschlagenen Lösungsansätzen und teilt mit, dass darauf basierend die konkrete Planung als auch Realisierung vorgenommen werden könnte.

Wortmeldungen der Fraktionen beinhalten verschiedene eingehende Nachfragen zur Gesamtfläche des Turbo-Kreisverkehrs, der Lichtzeichenanlage an der Ost-West-Spange sowie der evtl. durch den Turbo-Kreisverkehr einhergehenden erhöhten Leistungsfähigkeit, das hohe Verkehrsaufkommen zu kanalisieren. Durch die *Fa. Fischer Teamplan* wird deutlich gemacht, dass die straßenbauliche Veränderung keine erhöhte Leistungsfähigkeit auf das hohe Verkehrsaufkommen bewirkt, sich jedoch der Verkehrsfluss dauerhaft fließender gestalten wird. Somit entfallen Pulk-Bildungen und Rückstaus der Kfz und des Schwerlastverkehrs. Herr Klähnhammer beantwortet die Frage der Fraktion *FDP* nach der Änderung der Straße *Am Lindenhof* in eine Einbahnstraße negativ. Dies ist in der Planung nicht vorgesehen.

Die Fraktion *Die Grüne* bittet um Kontrolle, ob die Mittellinie sowie eine Rotmarkierung im Gebiet der Ost-West-Spange entfernt bzw. überprüft werden könne.

Querungshilfe Bonner Str. 97:

Die Fraktion *Die Grüne* sieht die Unterbrechung der Radverkehrsanlage in der Umsetzung als schwierig an. Herr Klähnhammer bietet an, diese Situation zur Lösungsfindung mit in die weitere Planung aufzunehmen.

Der Vorsitzende spricht eine 10-minütige Pause bis 21:05 Uhr aus.

Die *CDU-Fraktion* führt aus, dass sich der MobilA bereits zum 4. Mal mit dem Thema B 56; erstmals 2006 nach Erinnerung der *CDU-Fraktion* auseinandersetzt. In der Vergangenheit wurde ein Kreisverkehr auf dem Streckenabschnitt nach Prüfung durch den Landesbetrieb als nicht realisierbar eingeordnet.

Anfänglich gab es, wie bei der jetzigen Planung die Grundstücksproblematik aufgrund der Größe des damaligen geplanten Kreisverkehrs, weswegen u.a. die Machbarkeit negativ entschieden wurde.

Die *CDU-Fraktion* stellt ausführliche Fragen nach der berücksichtigten Taktverdichtung, dem abschnittswisen Vorgehen des Umbauverlaufes der B 56 sowie der Einrichtung von Einbahnstraßen *Am Lindenhof* und der *Mendener Straße*.

Die *CDU-Fraktion* fragt genauer nach den Baustreckenabschnitten (Südstraße; innere Ortslage Mülldorf und Kreisverkehr) und deren Umsetzungszeitfenster. Die Nachfrage nach Varianten mit alternativen Parkplätzen verneint Herr Klähnhammer. Die *CDU-Fraktion* bezweifelt massiv, dass die Verkehrsführung *Am Lindenhof* noch das Verkehrsaufkommen der *Mendener Straße* verkraften könne.

Es wird von der *CDU-Fraktion* angeführt, dass im Jahre 2018 bereits eine Bürgerinformation gefordert wurde; die bislang noch nicht stattgefunden hat. Aufgrund dessen lehnt die Sprecherin für Ihre Fraktion eine Entscheidung des TOP 6 der Sitzung zum aktuellen Zeitpunkt des Sitzungsabends ab.

Weiterhin werden die Radverkehrsführung und die optisch ersichtliche Berücksichtigung von Radfahrern und Fußgängern in der Simulation von einem Mitglied der *CDU-Fraktion* kritisch angesprochen. Der Redner stellt zwei Lösungsansätze zur Auswahl: Die

Verkehrsführung bleibt unverändert. Das wäre nach seiner Ansicht realisierbar, da die Nutzer, die Radverkehrsteilnehmer u. Fußgänger dies vom Volumen noch zulassen würde. Alternativ würden künftig Kfz-, Schwerlastverkehr sowie Radfahrer eine Spur nutzen unter der Prämisse, dass eine Tempo-30-Zone eingerichtet wird. Dies würde dazu führen, dass das Überholen von Radfahrern auf dem in Rede stehenden Streckenabschnitt nicht möglich wird, da der Sicherheitsabstand von 1,50 m zum Radverkehrsnutzer einzuhalten ist. Die Herausführung der Radfahrstrecke vor dem Kreisverkehr in eine eigene Spur wird als sehr gefahrenträchtig für die Radfahrer gesehen, da an drei Stellen Radfahrer und Kfz-/Schwerlastverkehr im 90-Grad-Winkel aufeinandertreffen würden.

Die SPD-Fraktion nimmt zur letzten Aussage der CDU-Fraktion Stellung und stellt dies als übliche Situation in einem Kreisverkehr fest. Der Vortragende der SPD-Fraktion regt an, die Beschlüsse aufgrund der regen Diskussionen und unterschiedlichen Ansichten zur Realisierung in abschnittsweise Entscheidungen aufzuteilen. Seine Fraktion steht diesem Vorgehen positiv gegenüber und ist gewillt, über den dann entstehenden Absatz 1 aus der Vorlage im Rahmen der Mobil-Ausschusssitzung zu entscheiden und diesen zu beschließen. Die SPD-Fraktion signalisiert Zustimmungsbereitschaft für die vorgeschlagene Lösung im Streckenabschnitt Hammstraße bis Am Lindenhof. Grundsätzlich möchte die SPD-Fraktion die weiteren Planungsschritte nicht verzögern, jedoch innerhalb ihrer Entscheidungsmöglichkeiten Spielraum für verschiedene Lösungsvarianten einräumen.

Die Verwaltung nimmt u.a. auf die Fragen nach dem Sachstand des Grundstücks für den Turbo-Kreisverkehr Stellung. Es handelt sich um bis dato ungenutzte Flächen, Buschland, das sich noch nicht in städtischem Eigentum befindet. Hinsichtlich näherer Diskussionen zu den Grundstücken bittet die Verwaltung um Verständnis, dies nicht in der öffentlichen Sitzung erörtern zu wollen. Die Verwaltung teilt erläuternd mit, dass zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung die Daten der Korridorstudie final noch nicht mit allen Ergebnissen zur Verfügung stand und somit nicht alle Detail-Angaben der Korridorstudie in der Vorlage eingearbeitet werden konnten. Damit erklären sich die vorliegenden Abweichungen zum Thema „Verkehrssicherung“ zwischen der Vorlage und der Korridorstudie. Herr Klähnhammer fügt ergänzend hinzu, dass die Planung, den Kreisverkehr zu einem Turbo-Kreisverkehr „aufzustocken“, im Vergleich zu den anderen Planungsdetails noch nicht mit dem Baulastträger diskutiert und abgestimmt seien.

Die CDU-Fraktion moniert, dass die in die Korridorstudie eingeflossenen Informationen dem Mobil-Ausschuss nicht zur Kenntnis gebracht wurde. Sie teilt mit, erst nach Kenntnis der eingeflossenen Daten evtl. weitere Schritte beschließen zu wollen.

Die Fraktion Die Grünen appelliert an alle Ausschuss-Mitglieder, den ersten Satz der Beschluss-Vorlage zu prüfen, ob dieser bei getrennter Abstimmung konsensfähig sei. Weiterhin richtet er die Frage an die Verwaltung in Bezug auf die sog. „Engstelle“: Warum die Genehmigung der Vorplanung im Beschlussvorschlag nur den Streckenabschnitt bis zur Kreuzung Am Lindenhof umfasst. Der Vortragende teilt mit, dass seine Fraktion offen für die Vorgehensweise ist. Es wird um Erläuterung gebeten, wie sich das Zusammenspiel zwischen der sog. „Engstelle“, dem Kreisverkehr und der Kreuzungssituation gestaltet. Der Redner unterstreicht, dass es seiner Fraktion Die Grüne

um eine gute Lösung geht.

Die folgenden Fragen werden an die Verwaltung gerichtet:

Was wird weiterverfolgt?

Was wird weiter geprüft?

Warum soll die Genehmigung der Planung in Abschnitt 1 nur bis zum Knotenpunkt Am Lindenhof beschlossen werden?

Die Verwaltung erläutert die Gründe:

Die Gestaltung des Knotenpunktes Am Lindenhof wurde aufgrund der örtlich zugrunde liegenden Verkehrsströme dem Planungsabschnitt 2 zugeordnet. Der Planungsabschnitt 2 beinhaltet auch den Kreisverkehr.

Ob tatsächlich ein Kreisverkehr entstehen wird und wenn, wie Einbahnstraßen zwischen den beiden Knotenpunkten in die Planung einbezogen und realisiert werden können, beruht ebenfalls auf den unterschiedlichen Verkehrsströmen des Planungsabschnittes 2.

Die CDU-Fraktion greift nochmals die abgelehnte Kreisverkehrsplanung von 2006 auf. Der Landesbetrieb hatte die Umsetzung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung der B56 mit der Kreisstraße 2 sowie die Einbindung der Mendener Straße als Einbahnstraße im Jahre 2006 der Stadt Sankt Augustin schriftlich abgelehnt. Die Einfädelung aus der Einbahnstraße in die vorfahrtberechtigte B 56 wäre den Verkehrsteilnehmern aufgrund des (schon damals) hohen Verkehrsaufkommens nicht möglich. Bislang, so führt die Rednerin aus, wurde der Landesbetrieb in die aktuellen Planungen nicht einbezogen. Herr Klähnhammer fügt ein, dass der Landesbetrieb prinzipiell die Umsetzung eines Kreisverkehrs an der geplanten Stelle für möglich hält. Lediglich der Bau eines Turbo-Kreisverkehrs muss noch mit dem Landesbetrieb abgestimmt werden. Die Rednerin der CDU-Fraktion moniert, dass eine Bürgerinformationsveranstaltung noch mit keinem Wort innerhalb dieser Diskussion erwähnt und der Sachstand nachgefragt wurde.

Der Technische Beigeordnete nimmt auf Bitten des Vorsitzenden zum Gesamtsachverhalt und des vorgestellten Projektentwurfes Stellung und trägt im Anschluss einen alternativen Beschlussvorschlag vor.

Die Fraktion Die Grüne signalisieren Zustimmung zu dem vorgestellten Alternativ-Vorschlag des Technischen Beigeordneten. Gleichzeitig hat die Fraktion Die Grüne zu vereinzelten Parametern des Beschlussvorschlages noch Erläuterungsbedarf.

Die Fraktion Die Grüne ist mit dem alternativen Beschlussvorschlag einverstanden. Zusätzlich wird von dem Redner der Fraktion Die Grüne gefordert, dass dezidiert in das Protokoll aufgenommen wird:

Der Abschnitt Ortseingang bis zu Am Lindenhof inklusive der Berücksichtigung der Querung ist durchgeplant und erfährt keine Änderung. In diesem Abschnitt soll die Planung insgesamt auf ein Niveau gehoben werden. Dazu soll im Rahmen des alternativen Beschlussvorschlages „ein Schritt zurückgetreten“ werden im Vergleich zum Ursprungs-Beschlussvorschlag.

Der Ausschuss-Vorsitzende stellt den alternativen Beschlussvorschlag des Techni-

schen Beigeordneten zur Abstimmung.