

Herr Habedank, Stabsstelle Verkehr und Mobilität, erläuterte die gesetzliche Grundlage, das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz vom 01.01.2022, nahm eine Einordnung der Begriffe „Radvorrangnetz“ und „Radvorrangrouten“ vor und stellte den Netzvorschlag für die REGIONALE 2025 sowie den Netzvorschlag für den gesamten Rhein-Sieg-Kreis vor. Er erläuterte die Auswirkungen auf die Radinfrastruktur und gab einen Ausblick auf die nächsten Jahre. Einzelheiten können seiner als **Anlage 1** beigefügten Präsentation entnommen werden.

KTM Krauß bestätigte für seine Fraktion die vorgeschlagene Vorgehensweise und unterstrich den geäußerten Wunsch nach mehr guten Radwegen. In der Präsentation habe Herr Habedank im Rahmen des Ausblicks hinter „Umsetzung Radvorrangnetz im besonderen öffentlichen Interesse“ ein Fragezeichen gesetzt. Hierzu bitte er um Erläuterung.

Wichtig sei seiner Fraktion, dass alle Kommunen vor der abschließenden Festlegung des Radvorrangnetzes auf Landesebene eingebunden werden und noch Gelegenheit zu einer Beteiligung der politischen Gremien bestehe. Er schlage vor, dies ergänzend in den Beschlussvorschlag aufzunehmen: „... zu übergeben und künftige Stellungnahmen des Rhein-Sieg-Kreises zu berücksichtigen.“ Er hoffe, dass in den nächsten Jahren möglichst viel von dem Radvorrangnetz umgesetzt werden könne.

KTM Becker unterstützte den Vorschlag des Rhein-Sieg-Kreises zum Radvorrangnetz des Landes, auch wenn man von dem Wunsch nach mehr guten Radwegen noch weit entfernt sei. Unterschiedliche Straßenbaulastträger und fehlende Ingenieure und Planer beim Landesbetrieb würden deutlich machen, dass es noch ein langer Weg bis zur Realisierung des Radvorrangnetzes werde. Abschließend hob er hervor, wie wichtig es sei, auch die sog. „touristischen Routen“ in die Wegenetze zu integrieren. Mit dem Vorschlag von Herrn KTM Krauß erklärte er sich ausdrücklich einverstanden.

KTM Tüttenberg äußerte, der Beschlussvorlage habe er entnehmen können, dass noch nicht alle Kommunen und ihre politischen Gremien beteiligt werden konnten. Das bedeute, dass sich noch Änderungen ergeben könnten und erschwere es auch einer Nachbarkommune, sich auf das vorgeschlagene Netz zu verlassen. Er frage sich, warum man die Beteiligung nicht vorher abschließen konnte. Der Auftrag für alle Kommunen einen Netzvorschlag zu erarbeiten sei bereits Anfang 2022 erteilt worden, so dass jede Kommune ausreichend Zeit gehabt habe, ihre Gremien zu beteiligen. Den Beweggrund, warum eine Route in das Vorrangnetz aufgenommen worden sei, eine andere aber nicht, könne der Ausschuss heute nicht erkennen, weil die Stellungnahmen der Kommunen nicht vorliegen würden. Es wäre gut gewesen, wenn zumindest die Verwaltungsstellungnahmen zur Kenntnis gegeben worden

wären. Er stelle sich z.B. die Frage, warum die interkommunale Verbindung zwischen Troisdorf-Spich und Niederkassel fehle, obwohl es aus beiden Räten Beschlüsse gebe, die diese Route als wichtig erachten, weil sie für Pendler der Zubringer zum S-Bahn-Haltepunkt Troisdorf-Spich sei. Darüber hinaus fehle die Verbindung von Lohmar nach Köln-Porz. Auch hierzu gebe es einen einstimmigen Beschluss des Troisdorfer Rates.

Herr Habedank führte zu der Nachfrage von Herrn KTM Krauß aus, dass nach der Definition im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz das Radvorrangnetz „besonders wichtige, überörtliche Verbindungen“ umfasse. Der Begriff „im besonderen öffentlichen Interesse“ tauche hier nicht explizit auf. Er gehe aber davon aus, dass dies mit dem Radvorrangnetz verbunden sei. Es solle noch einmal mit dem Ministerium geklärt werden, welche Wirkung die Festlegung im Landesradvorrangnetz in der Praxis tatsächlich haben werde.

An Herrn KTM Becker gewandt, äußerte er, dass einige Kommunen bereits Radvorrangrouten umgesetzt hätten. Als Beispiel nannte er die RadPendlerRoute Alfter-Bornheim-Bonn. Die Kommunen seien nicht außen vorgelassen, sondern auf Fachebene alle beteiligt worden. Die Aufgabe des Rhein-Sieg-Kreises sei es gewesen, alle Vorschläge einzusammeln und daraus einen Netzvorschlag zu erarbeiten. Eine Abstimmung mit allen Räten sei zeitlich nicht möglich gewesen. Insofern müsse man jetzt in der zweiten Abstimmungsrunde, die vom Land vorgenommen werde, die politische Gremienbeteiligung in den Kommunen nachholen. Die Verbindung von Troisdorf-Spich nach Niederkassel sei seines Erachtens im Netzvorschlag enthalten. Er werde dies aber noch einmal genau prüfen. Die Verbindung Lohmar – Porz (L 84) entlang der Flughafenstraße sei naturschutzfachlich sehr schwierig. Hier gebe es ggf. auch noch Ergänzungsbedarf in der zweiten Runde.

KTM Becker bat darum, die Verbindung Lohmar – Porz bereits jetzt aufzunehmen. Die naturschutzfachliche Prüfung könne dann im weiteren Verlauf vorgenommen werden.

Hinweis der Verwaltung:

Zu den Anmerkungen der Politik zum Netzentwurf nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- *Die Verbindung von Niederkassel zum S-Bahnhof Spich über Uckendorf ist im Netzvorschlag enthalten. Hier gibt es keinen Veränderungsbedarf.*
- *Die Verbindung von Lohmar bzw. Altenrath über die L84 nach Köln wurde zusätzlich aufgenommen, wegen der bekannten naturschutzrechtlichen Probleme jedoch als langfristige Option eingestuft.*

- *Für die Verbindung in der Gemeinde Windeck von Rosbach nach Langenberg wurde statt der K32 die Alte Langenberger Straße genutzt.*
- *Für die Verbindung zwischen Windeck und Ruppichteroth wurde durchgehend die K55 im Zielnetz definiert.*

Der Netzvorschlag für den Rhein-Sieg-Kreis wurde am 23.05.2023 an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes übermittelt.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, ließ der Vorsitzende, KTM Steiner, über den ergänzten Beschlussvorschlag abstimmen.