

Vorbemerkungen:

Vorab ist festzuhalten, dass Kommunen und Kreise gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW) dafür verantwortlich sind, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Baulastträgern ein lokales bzw. regionales Radverkehrsnetz zu schaffen, dass sich in das Radvorrangnetz des Landes NRW einfügt (§20 Abs. 1 und 2, Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze). Bei diesen koordinierenden Aufgaben zur Entwicklung der Achse Hennef-Eitorf handelt es sich somit um eine gesetzliche Pflichtaufgabe.

Der Rhein-Sieg-Kreis hatte zusammen mit allen kreisangehörigen Kommunen sowie den benachbarten Gebietskörperschaften einen aktuellen Vorschlag für das Radvorrangnetz des Landes erarbeitet. Dieser Vorschlag wurde am 15.05.2023 im Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises vorgestellt, ergänzt und beschlossen sowie anschließend an das Verkehrsministerium des Landes NRW weitergeleitet. Dieser Vorschlag beinhaltet auch die Verbindung zwischen Hennef und Eitorf. Diese Verbindung ist so bedeutsam, dass entweder zum Radvorrangnetz des Landes oder zu einem eventuell ergänzenden Kreisnetz gehören wird.

Aktuell arbeitet der Rhein-Sieg-Kreis bereits mit Partnern und in verschiedenen Konstellationen an der Optimierung zentraler Achsen:

- RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn
- System linksrheinischer RadPendlerRouten
- RadPendlerRouten von Troisdorf/Niederkassel nach Köln
- RadPendlerRoute Lohmar-Siegburg-Sankt Augustin-Bonn
- RadPendlerRoute Hennef-Sankt Augustin-Siegburg-Troisdorf
- Bad Honnef-Königswinter-Bonn

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg hatte in der Vergangenheit bereits mehrere Vorschläge zu möglichen RadPendlerRouten in der Region gemacht. Der aktuelle Vorschlag wurde in den Kreisausschuss am 04.12.2023 eingebracht und zur weiteren Beratung in den Ausschuss für Planung und Verkehr des Rhein-Sieg-Kreises verwiesen. Parallel wurde der Bürgerantrag auch in der Stadt Hennef und der Gemeinde Eitorf eingebracht.

Erläuterungen:

Wie bei den anderen Konzepten auch, basieren die aktuellen Vorschläge des ADFC wesentlich auf Befahrungen der örtlichen Mitglieder und sind gekennzeichnet von besonderen Ortskenntnissen. Vor diesem Hintergrund stellen die Vorschläge einen wichtigen Input für den Rhein-Sieg-Kreis und die beteiligten Kommunen dar.

Nach Kenntnis der ADFC-Vorschläge fand bereits eine erste Prüfung durch die Fachverwaltungen sowie eine Videokonferenz mit den ADFC-Vertretern am 26.10.2023 statt. Dabei wurde festgestellt, dass einige Anregungen deckungsgleich mit bestehenden Planungsansätzen der Fachverwaltungen waren. So sind die Vorschläge zur Routenführung in Hennef-Warth/Im Siegbogen identisch mit dem Netzvorschlag, der bereits an das Verkehrsministerium gesandt wurde. Auch zum Umbau des Bahnüberganges in Hennef-Auel ist die Stadt Hennef schon viele Jahre mit der DB Netz AG in Verhandlungen.

Der Lückenschluss in Eitorf-Harmonie wird von den Fachverwaltungen als besonders wichtig erachtet. Dieser Lückenschluss liegt in der Baulast von Straßen.NRW und ist in der Priorisierung zum Radwegebau an Landesstraßen (Programm UAllr) enthalten. Bereits am 01.09.2023 fand hierzu ein intensives Gespräch mit Straßen.NRW statt, indem Umsetzungsmöglichkeiten diskutiert wurden. Der Gemeinde Eitorf wurde auch angeboten, in Amtshilfe für Straßen.NRW den Lückenschluss zu planen.

Es gibt auf der möglichen Route nur wenige Stellen, wo die Auffassungen der Fachverwaltungen und die des ADFC divergieren. Hierzu gehört z.B. die Forderung des ADFC nach Ausbau des Fußweges auf der Eisenbahnbrücke in Hennef-Stein zum Radweg. Wegen der zu erwartenden sehr hohen Kosten für ein solches Brückenbauwerk wird von der Fachverwaltung des Rhein-Sieg-Kreises diese Forderung nicht unterstützt. Hier wird die bestehende Streckenführung über Oberauel bevorzugt, die nur ein wenig Umweg bedeutet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es einen grundsätzlichen Konsens zwischen dem ADFC, der Gemeinde Eitorf, der Stadt Hennef und dem Rhein-Sieg-Kreis zur Entwicklung der Radverkehrsachse Hennef-Eitorf gibt. Für die Linienführung sind keine gutachterlichen Leistungen erforderlich und auch die Ausbaumaßnahmen sind ausreichend identifiziert. Damit stellt sich die Frage nach der Umsetzung, bei der es allerdings Abhängigkeiten vom Engagement anderer Baulastträger (Straßen.NRW, DB Netz AG) gibt. Im Gegensatz zu anderen Verkehrssystemen (z.B. Autobahn, SPNV) sind die Routen und Netze im Radverkehr im Zusammenspiel der verschiedenen Baulastträger zu entwickeln.

Um den notwendigen Maßnahmen bei den anderen Baulastträgern stärkeres Gewicht zu geben, haben sich die Fachverwaltungen verabredet, im Sinne einer durchgängigen, gemeinsamen Achse noch stärker zusammenzuarbeiten.

Im Auftrag

gez. Hahlen