

Erläuterung

für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium und Datum	Planungs- und Verkehrsausschuss am 24.01.2006
--------------------------	--

Tagesordnungs- punkt	Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 30.09.2005: Anlage eines Radweges an der K 25 zwischen Königswinter-Vinxel und Bonn-Ungarten
---------------------------------	--

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 30.09.2005 stellt die SPD – Kreistagsfraktion den Antrag zur Anlage eines Radweges entlang der Kreisstraße Nr. 25 zwischen Königswinter - Vinxel und Bonn - Ungarten. Die zur Realisierung des Radweges notwendigen Haushaltsmittel sollen dabei durch Umschichtungen anderer Maßnahmen sichergestellt werden.

Begründet wird der Antrag damit, dass die Herstellung eines Radweges eine Lücke in dem Radwegenetz zwischen der Bergregion Königswinters und der Stadt Bonn schließt und in der Nachbarschaft von Vinxel Sport- und Freizeitangebote zur Verfügung stehen, die vor allem von Kindern und Jugendlichen mit dem Rad angefahren werden. Darüber hinaus wird in dem Antrag auf ein im Eigentum des Kreises stehendes Flurstück hingewiesen, das für den Bau des Radweges genutzt werden könnte.

Der Bau eines Rad- und Gehweges entlang der K25 zwischen Vinxel und Ungarten wird seit einiger Zeit in der lokalen Presse diskutiert und wurde auch schon mehrfach im Planungs- und Verkehrsausschuss erörtert (Sitzung des PVA am 07.04.05 TOP 7.2a und Sitzung des PVA am 22.09.05 TOP 5b).

Hintergrund ist der Antrag eines Petenten aus Königswinter, der bisher, abgestützt auf die kreiseigene Richtlinie zur Beurteilung der Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen, abgelehnt wurde: Weder die Verkehrsbelastung noch die Unfalllage begründen einen Radweg.

Nachdem der Antrag negativ beschieden wurde, wandte sich der Petent an die Fraktionen des Kreistages sowie die lokale Presse und griff dabei die Kreisrichtlinie als auch die Kreisverwaltung auf höchst polemische Weise an. Da auch diese Aktionen bisher, aus Sicht des Antragstellers, ohne Erfolg blieben, wandte er sich mit Schreiben vom November 2005 an die Bezirksregierung Köln. In der Stellungnahme, die von dort angefordert wurde, wird dargelegt, dass die Anlage eines Radweges an der K25 sowohl nach der Kreisrichtlinie als auch nach der RAS – Q nicht erforderlich ist.

Außerdem wird sowohl die Verkehrssituation als auch der Zusammenhang zwischen RAS – Q und der kreiseigenen Radwegrichtlinie erläutert:

Die Auswertung der Verkehrsdaten hat für den o.a. Abschnitt ergeben, dass nach der Jahreszählung 2000, 2.497 Fz / d und 110 R / d die K25 benutzen. Die sonntägliche Zählung ergab ähnliche Werte, hier wurden in der Spitzenstunde 270 Fz / h und 29 R / h gezählt. Des Weiteren waren 50 % der auf der K25 fahrenden Radfahrer Rennradfahrer die einen Radweg in der Regel nicht oder nur sehr eingeschränkt befahren. Damit werden sowohl die Richtwerte der RAS – Q als auch der Kreisrichtlinie bei weitem unterschritten.

Das Unfallgeschehen auf der K25 zwischen Vinxel und Ungarten ist, gemäß der Unfalllage, als unauffällig zu bezeichnen. In der Zeit zwischen dem 01.01.2001 und dem 01.05.2004 haben sich 4 Verkehrsunfälle mit einem Leichtverletzten ereignet, Radfahrer oder Fußgänger waren keine beteiligt.

In seinem Schreiben stellt der Petent die Behauptung auf, die Kreisrichtlinie widerspräche der RAS – Q. Diese Aussage ist falsch, da die kreiseigene Richtlinie in Anlehnung an die RAS – Q, die ERA – 95 und Forschungsberichte des BMV erarbeitet und mit dem ADFC abgestimmt wurde.

Ebenso stellt er die Behauptung auf, die primären Voraussetzungen der RAS – Q wie,

- hohe Kfz – Geschwindigkeiten,
 - Schutz von Kindern,
 - künftiger regelmäßiger Radverkehr
- würden in der Kreisrichtlinie unterschlagen.*

Auch diese Aussage ist falsch, da generell hohe Kfz – Geschwindigkeiten, Erweiterung vorhandener Radverkehrsanlagen, Zufahrten zu zentralen Einrichtungen sowie eine Förderung der Naherholung und des Fremdenverkehrs berücksichtigt sind. Voraussetzung ist jedoch, dass die Verkehrsbelastungszahlen mindestens zur Hälfte erreicht werden. Darüber hinaus wird bei der Kreisrichtlinie, unabhängig von der Verkehrsbelastung, auch die Unfalllage berücksichtigt.

*Würde der Forderung des Petenten Rechnung getragen, dass an Außerortsstraßen – bei denen zukünftig ein regelmäßiger Radverkehr zu erwarten ist, zu schützende Verkehrsteilnehmer auftreten oder hohe Kfz – Geschwindigkeiten vorliegen – Radwege angelegt werden sollten, **bevor** die tatsächlichen Gegebenheiten wie Verkehrsbelastungen oder die Unfalllage berücksichtigt werden, wären an nahezu jeder Straße Radwege herzustellen.*

Zusammengefasst stellt die Richtlinie des Kreises einen Kriterienkatalog dar, anhand dessen die Vielzahl beantragter Radwege einheitlich behandelt werden kann. Dieser ist auf der Grundlage der RAS – Q erarbeitet, und nur wegen der auf Kreisstraßen deutlich niedrigeren Verkehrszahlen modifiziert worden. Ohne diese Modifizierung wäre an nahezu keiner Kreisstraße ein Radweg notwendig.

Im Einzelnen ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die vom Kreisausschuss beschlossene Richtlinie zur Beurteilung des Baus von Radwegen an Kreisstraßen unter Berücksichtigung der RAS -Q, der ERA – 95 und in Anlehnung an Forschungsberichte des BMV erarbeitet und im Detail mit dem ADFC abgestimmt wurde. Sie setzt niedrigere Belastungszahlen als die RAS – Q voraus, um den latenten Bedarf einer Radverkehrsanlage zu berücksichtigen und bei den häufig gestellten Anträgen, eine Entscheidungsgrundlage - ohne aufwändige Erstellung von Verkehrsprognosen - zu erhalten.

Unabhängig davon, dass nach der Kreisrichtlinie die Anlage eines Radweges nicht erforderlich ist, ist darauf hinzuweisen, dass das entlang der K25 verlaufende Flurstück nur auf eine Länge von ca. 700 m parallel zu der Kreisstraße verläuft. Darüber hinaus wird das Flurstück derzeit als Reitweg genutzt. Es wäre zu prüfen, ob die Anlage eines Radweges zu Konflikten mit Reiten führen könnte. Die Stadt Königswinter hat das Angebot, das Flurstück für die Anlage eines städtischen Radweges zu nutzen, nicht aufgegriffen. Bitte geben Sie hier Ihre Erläuterungen ein !

Zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 24.01.2006

Im Auftrag