

Vorbemerkungen:

In der 15. Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 21.11.2012 wurde der Sachstand zum Radverkehrskonzept erläutert. Es wurden die mit den kreisangehörigen Kommunen und Bonn abgestimmten Hauptachsen des Radverkehrs mitgeteilt.

In der 16. Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 31.01.2013 wurde der Antrag der CDU-Fraktion vom 28.11.2012 eingebracht, die Hauptachse von Troisdorf in Richtung Köln statt entlang der B8 im Zuge der K20 vorzusehen. Zusätzlich hatte sich die Politik erbeten, im Rahmen des Workshops zur Entwicklung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis am 04.03.2013 die Hauptachsen zu diskutieren.

Der Workshop fand mit den verkehrspolitischen Sprechern der Kreistagsfraktionen, Vertretern des Verwaltungsvorstandes sowie Interessensvertretern (ADFC und Beirat der Unteren Landschaftsbehörde) statt. Im Workshop wurden intensiv die Inhalte des Radverkehrskonzeptes sowie die Hauptachsen diskutiert. Seitens der Politik wurden zwei Ergänzungsvorschläge gemacht.

Weitere Themen des Workshops waren die aktuellen Entwicklungen im Radverkehr sowie der künftige Handlungsbedarf im Rhein-Sieg-Kreis.

Erläuterungen:

Die Ergänzungsvorschläge aus dem Workshop zu den Hauptachsen sowie die Verlagerung der Hauptachse von der B8 auf die K20 wurden inzwischen geprüft. Es ergeben sich folgende Änderungen:

1. Zusätzliche Hauptachse zwischen Niederkassel und Troisdorf/Spich
2. Zusätzliche Hauptachse zwischen Troisdorf und Sankt Augustin

Die Achse zwischen Niederkassel und Spich hat in den letzten Jahren immer stärker an Bedeutung gewonnen, weil in Spich bzw. auch in Köln-Wahn gute verkehrliche Anschlussmöglichkeiten mit der DB sowie über die Autobahn in Richtung Köln sowie Siegburg bestehen.

Die zusätzliche Hauptachse zwischen Troisdorf und Sankt Augustin ist sinnvoll, weil hier starke Pendlerbeziehungen auch in Richtung Bonn bestehen, eine Bündelung des Radverkehrs mit der Hauptachse von Siegburg nach Sankt Augustin ist aufgrund des großen Umwegs nicht sinnvoll.

Einer Verlagerung der Hauptachse Troisdorf-Köln von der B8 auf die K20 sollte nicht erfolgen. Die B8 ist in Troisdorf die zentrale Achse und erschließt sowohl Wohn- als auch gewerbliche Bereiche. Damit ist sie am Besten für den Alltagsradverkehr geeignet. Die Hauptachsen sollen vor allem dem Alltagsradverkehr dienen.

Die K20 verläuft am Rande der Wahner Heide zumeist durch den Wald. Von Köln bis zu den Spicher Höhen verläuft an der K20 ein straßenbegleitender Radweg. Zwischen den Spicher Höhen und dem Abzweig Richtung Altenrath existiert parallel zur K20 ein in unterschiedlicher Breite ausgebildeter Weg (zwischen 1 und 3m) im Wald, der grundsätzlich gut für den touristischen Radverkehr geeignet ist. Deshalb wird die Strecke bereits heute durch viele Radfahrer zu Erholungszwecken genutzt und auch künftig als touristische Hauptstrecke der RadRegionRheinland (RRR) beworben. Auf einen zusätzlichen straßenbegleitenden Radweg kann daher verzichtet werden. Der Rhein-Sieg-Kreis wird sich beim Wegeigentümer dafür

einsetzen, dass die Wegequalität den Ansprüchen des touristischen Radverkehrs entspricht.

Die abgestimmten Hauptachsen sind dem Anhang zu dieser Anlage zu entnehmen. Änderungen könnten sich ergeben, falls Radschnellwege aus dem Rhein-Sieg-Kreis als Beiträge zum aktuellen Planungswettbewerb des Landes eingereicht werden und den Zuschlag erhalten. Hintergrund ist, dass sich die vorhandenen Linienführungen der Hauptachsen nur selten für Radschnellwege nutzen lassen. An Radschnellwege werden deutlich höhere Infrastrukturanforderungen gestellt.

Parallel wurden auf Basis der Meldungen der Kommunen sowie eigenen Erhebungen insgesamt 145 Engpässe auf den Hauptachsen ermittelt. Diese werden aktuell durch das Ingenieurbüro Kaulen bewertet, wobei zunächst reine Sanierungsarbeiten sowie Maßnahmen, die bereits beplant werden, auszusortieren sind. Ziel ist es, dass das Ingenieurbüro Kaulen konzeptionelle Lösungen für die 20 kritischsten Engpässe erarbeitet.

Des Weiteren werden aktuell die Maßnahmen für die multimodalen Verknüpfungspunkte zusammen gestellt.

Im Workshop wurden die bisherigen Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs durch den Rhein-Sieg-Kreis einer kritischen Prüfung unterzogen. Zudem sprach Herr Kaulen Empfehlungen aus, welche Maßnahmen der Rhein-Sieg-Kreis ergreifen sollte, um den Radverkehr noch effektiver zu fördern. Die wesentlichen Inhalte für diesen Themenkomplex lassen sich wie folgt zusammenfassend darstellen:

Die bisherige Förderung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis ist geprägt von vielen Einzelinitiativen. Diese erfolgten zum Teil unkoordiniert und sind für die Zukunft nicht ausreichend, wenn es das verkehrspolitische Ziel des Rhein-Sieg-Kreises ist, den Radverkehrsanteil nachhaltig zu steigern. Beispiele hierfür notwendige Betätigungsfelder sind:

- zentrale Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs,
- Qualitätssicherung z.B. für die in den letzten Jahren hergestellte wegweisende Beschilderung für den Radverkehr,
- verstärkte Anstrengungen zur Herstellung von Lückenschlüssen vor allem in der Mittelgebirgsregion einschließlich dem Einwerben besonderer Förderungen durch das Land,
- Schaffung der Voraussetzungen für multimodale Mobilität z.B. durch verbesserte Verknüpfungspunkte Radverkehr/ÖPNV-Haltestellen,
- Umsetzung von neuen Trends, z.B. Radschnellwege (siehe auch Top. 5.2),
- Erarbeitung von Standards in der Radverkehrsplanung im Rhein-Sieg-Kreis,
- Dokumentation und Evaluierung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes,
- Zusammenarbeit mit den Radverkehrsverantwortlichen in den kreisangehörigen Kommunen

Auch wenn einige Aspekte im Rahmen des Radverkehrskonzeptes aufgegriffen werden, ist nach Auffassung von Herrn Kaulen beim Rhein-Sieg-Kreis aktuell keine systematische Radverkehrsplanung gegeben. Vor diesem Hintergrund hat er empfohlen, dass sich der Rhein-Sieg-Kreis um die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. bewirbt. In diesem Zusammenhang sind politische Grundsatzentscheidungen sowie organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen zu treffen, die eine systematische Radverkehrsförderung ermöglichen.

Da im Gegensatz zu den Städten und Gemeinden für die Kreisebene keine festen Aufnahmekriterien vorliegen, kann bei Interesse auf Erfahrungen anderer Kreise, die den Prozess bereits durchlaufen haben (z.B. Rhein-Erft-Kreis, Kreis Düren, Kreis Euskirchen), zurückgegriffen werden.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)