Mitteilung:

In der Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 29.04.2014 wurde das Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis einstimmig beschlossen. Die Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises sowie die beiden Niederlassungen von Strassen.NRW wurden gebeten, als zuständige Baulastträger an der Durchgängigkeit der Hauptachsen mitzuwirken und notwendige Lückenschlüsse im Zuge ihres Straßennetzes zu planen und baulich umzusetzen. Die kreisangehörigen Kommunen wurden zudem gebeten, ausreichende Abstellmöglichkeiten an den zentralen Haltepunkten des ÖPNV vorzusehen.
Aktuell erfolgte hierzu eine Abfrage bei den Kommunen zum Sachstand. Zusätzlich wurde erfragt, ob Unterstützung vom Rhein-Sieg-Kreis erforderlich ist sowie welche Auswirkungen der Fahrradklimatest vor Ort hatte, wobei zu berücksichtigen ist, dass lediglich in 10 kreisangehörigen Kommunen eine ausreichende Beteiligung vorlag und Ergebnisse veröffentlicht wurden.

Bereits in der Vorlage zum Radverkehrskonzept vom 29.04.2014 wurde dargestellt, dass der Radverkehr in den Kommunen einen sehr unterschiedlichen Stellenwert hat. Dies spiegelt sich auch im Umfang der aktuellen Rückmeldungen wider. Aus diesen Rückmeldungen kann für zwei Kernpunkte des Radverkehrskonzeptes folgender aktueller Sachstand abgeleitet werden:

a) Abbau von Engpässen auf den Hauptachsen

Einige Kommunen haben mitgeteilt, dass aktuell Engstellen, die im Radverkehrskonzept benannte wurden, beplant oder bereits politisch abgestimmt werden. Diese erfreuliche Entwicklung kann nach Einschätzung der Verwaltung jedoch nicht auf alle Kommunen übertragen werden. Realistisch muss davon ausgegangen werden, dass in einigen Kommunen das Radverkehrskonzept leider nur wenig ausgelöst hat. Das unterschiedliche Engagement hat seine Ursache hauptsächlich in den unterschiedlichen topographischen Verhältnissen.

b) Installation von sicheren Abstellanlagen für Fahrräder an zentralen Haltestellen des ÖPNV

Bei den Abstellanlagen ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei den Hauptachsen. In einigen Kommunen gibt es große Fortschritte, während in anderen weiterhin kein Bedarf gesehen wird.

Zwar wird die durch den Rhein-Sieg-Kreis angebotene Unterstützung begrüßt. Sie wurde für Einzelfragen bereits in der Vergangenheit gern in Anspruch genommen, zumal der Rhein-Sieg-Kreis auch finanzielle Hilfen geboten hat. Beispiele hierfür sind der Siegtalradweg, die RadRegionRheinland und das Thema Radschnellwege. Auch das Radverkehrskonzept hat in einigen Kommunen den Anstoß gegeben, mehr im Bereich der Radverkehrsförderung zu tun. Konkrete Hilfen, wie z.B. die gemeinsame Befahrung der Hauptachsen werden aktuell aber für nicht notwendig erachtet, so dass die Rolle des Rhein-Sieg-Kreises als Ideengeber, Motivator, Initiator sowie zentraler Ansprechpartner für Radverkehrsfragen ausreichend erscheint.

Auch haben die Kommunen mitgeteilt, dass auch der Klimatest des ADFC zu einer verstärkten Diskussion über die Qualität der Infrastruktur für den Radverkehr geführt hat. Hinzuzufügen ist, dass in diesen Kommunen, die einen relativ hohen Radverkehrsanteil aufweisen, ohnehin regelmäßige Abstimmungen mit den Verantwortlichen des ADFC stattfinden. Der ADFC ist ein wichtiger Initiator für Verbesserungen im Radverkehr. Allerdings kann sich der ADFC mit seinen Vorschlägen zu selten durchsetzen, weil „Kann“ und „Soll“-Bestimmungen aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu selten fahrradfreundlich ausgelegt werden. Ähnlich wie die

StVO selbst hinken auch die Straßenverkehrsbehörden neueren Entwicklungen hinterher. Ein Beispiel hierfür ist die Diskussion um die Radwegebenutzungspflicht oder das Radfahren in der Fußgängerzone. Aber auch mit anderen Forderungen kann sich der ADFC nicht durchsetzen, weil der Verkehrsraum knapp ist und andere Belange, wie z.B. das Parken höher gewichtet werden als ein Schutzstreifen für den Radverkehr.

c) Öffentlichkeitsarbeit und Mitgliedschaft in der AGFS

Gemäß Radverkehrskonzept soll der Rhein-Sieg-Kreis ein Konzept für die kreisweite Öffentlichkeitsarbeit erarbeiten und den Aufnahmeantrag für die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Kreise in NRW (AGFS) vorbereiten. Für beide Aufgaben hat die Verwaltung das Planungsbüro Südstadt/P3 aus Köln beauftragt. Für den Aufnahmeantrag sind die Arbeiten bereits fortgeschritten. In den Besprechungen mit dem Gutachter wurde von dessen Seite eingeschätzt, dass die bisherigen Anstrengungen des Rhein-Sieg-Kreises zur Förderung des Radverkehrs auf einem sehr guten Niveau liegen und deshalb gute Aussichten bestehen, Mitglied der AGFS zu werden. Mit dem Gutachter ist verabredet, dass Mitte Juni 2015 ein Entwurf für den Aufnahmeantrag vorgelegt wird, so dass folgende Terminkette für die politische Beratung möglich wäre:

27.8.2015 Beratung und Beschlussfassung im Ausschuss für Planung und Verkehr
21.9.2015 Beschlussfassung im Kreisausschuss
23.9.2015 Beschlussfassung im Kreistag.

Im Frühjahr 2016 könnte die Bereisung und anschließende Entscheidung über den Aufnahmeantrag des Rhein-Sieg-Kreises durch die Auswahlkommission der AGFS stattfinden.

Das Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit wird parallel erarbeitet und voraussichtlich im 4. Quartal 2015 vom Gutachter vorgelegt. Anschließend ist eine Rückkopplung sowohl mit den kreisangehörigen Kommunen als auch mit der Politik vorgesehen. Mittel mit einem Gesamtbudget von 75.000 Euro für vier Jahre sind bereits angemeldet, hiervon 30.000 Euro im Haushalt für das Jahr 2016 enthalten. Mit der Mitgliedschaft in der AGFS besteht auch ein privilegierter Zugang zu Fördermitteln des Landes. So sind Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit ausschließlich für Mitglieder der AGFS förderfähig.

Fazit:

Die sehr unterschiedliche Bedeutung, die dem Radverkehr in den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises beigemessen wird, ist eine der größten Herausforderungen. Während z.B. Kommunen wie Bornheim und Alfter aktuell eigenständig die ursprüngliche Idee eines linksrheinischen Radschnellweges mit der Bundesstadt Bonn weiterentwickeln, gibt es in topographisch bewegten Gebieten liegenden Kommunen nur wenige Fortschnitte.
Dies ist typisch für den Radverkehr vor allem im Bergischen Land. Erst durch hochwertige Produkte, wie durchgängige gute Radwege an Flüssen und auf Höhenrücken sowie auf ehemaligen Bahntrassen gewinnt der Radverkehr deutlich an Bedeutung.
Ein Beispiel hierfür ist die Stadt Wuppertal, wo früher aufgrund der ebenfalls schwierigen Topographie kein nennenswerter Radverkehr stattfand. Durch die Umnutzung der ehemaligen Bahntrasse „Nordbahn“ gab es in der Gesamtstadt einen Impuls, in dessen Folge z.B. an vielen Straßen Schutzstreifen angeordnet sowie 130 Einbahnstraßen für den Gegenverkehr geöffnet wurden. Im diesjährigen ADFC Klimatest wurde Wuppertal daraufhin als „Aufholerstadt des Jahres“ gekürt.

Im Rhein-Sieg-Kreis ist die Entwicklung z.B. in der Gemeinde Eitorf durchaus vergleichbar. Dort haben die Aufwertung des Siegtalradweges und der Lückenschluss nach Hennef ebenfalls für den Gesamtort eine Verbesserung des Fahrradklimas bewirkt. So hat die Gemeinde im Mai 2015 im Bereich des Bahnhofes 20 abschließbare Fahrradboxen für E-Bikes mit Ladevorrichtung, 96 überdachte Fahrradabstellanlagen sowie 39 Fahrradabstellanlagen ohne Überdachung neu errichtet. Die Fahrradboxen waren sofort vermietet, was ein deutlicher Beleg für die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs insgesamt ist.
Die Verwaltung hat die Hoffnung, dass in anderen bergigen Kommunen das Pedelec einen solchen wichtigen Impuls setzen und über den touristischen Bereich hinaus eine positive Wirkung auch für den Alltagsverkehr entwickeln kann. Um diese Entwicklung zu unterstützen, bestehen mit dem Touristikverein bergisch hoch vier (Lohmar, Ruppichteroth, Neunkirchen-Seelscheid und Much) in diesem Zusammenhang aktuell Überlegungen, an einem Forschungsprojekt des Bundesverkehrsministeriums zur Elektromobilität teilzunehmen. Dies wäre ein weiterer wichtiger Baustein im Rahmen der Radverkehrsförderung.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)