

Herr Linder vom beauftragten Planungsbüro Südstadt erläuterte die wichtigsten Aspekte zur Aufnahme des Rhein-Sieg-Kreises in die AGFS. Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 2** beigelegt.

SkB Nöthen erkundigte sich nach den Vorteilen einer AGFS-Mitgliedschaft des Kreises.

Herr Linder antwortete, das Fahrrad entwickle sich zum urbanen Verkehrsmittel Nr. 1 in den Städten und Gemeinden, und der Kreis profitiere davon. Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit habe einen hohen Imagewert und über den Alltag hinaus auch einen hohen touristischen Wert. AGFS-Mitglieder haben kostenlosen Zugang zu Kongressen und Fachforen und können die zentralen Kampagnen der AGFS nutzen. Hinzu komme, dass die Mitglieder Zugang zu privilegierten Fördermitteln für die lokale Kommunikation haben.

Abg. Krauß dankte für den komprimierten Vortrag. Auch wenn der Rhein-Sieg-Kreis gut aufgestellt sei, wäre man gerne bei einigen Projekten (z.B. Radschnellwege) schon weiter. Natürlich müsse man auch die finanziellen Möglichkeiten und die topographischen Gegebenheiten, gerade im ländlichen Raum, berücksichtigen. Insofern könnte der für die Städte genannte Prozentsatz des Fahrrades am Gesamtverkehr vom Rhein-Sieg-Kreis nicht erreicht werden. Der Kreis wolle sich realistische Ziele setzen. Der Modal-Split-Wert, insbesondere die Umsteigemöglichkeiten von einem zum anderen Verkehrsmittel, und die Anzahl der Fahrradabstellanlagen seien sicherlich noch verbesserungswürdig.

Abg. Seelbach erkundigte sich nach dem Auftraggeber des Planungsbüros und überlegte, welche Möglichkeiten es für den Kreis gebe, mit seinen Städten und Gemeinden so zusammenzuarbeiten, dass eine zusätzliche Mitgliedschaft der Kommunen in der AGFS entbehrlich sei.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies darauf hin, der Planungs- und Verkehrsausschuss habe bereits in der letzten Legislaturperiode im Rahmen der Beratungen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes die Verwaltung mit der Vorbereitung der Aufnahme des Rhein-Sieg-Kreises in die AGFS beauftragt.

Abg. Tendler äußerte, grundsätzlich nutzen die Bürger und Bürgerinnen des Kreises gerne das Fahrrad. Das könne auch immer wieder beim „Autofreien Siegtal“ beobachtet werden. Natürlich seien die Voraussetzungen, wie Herr Abg. Krauß bereits ausgeführt habe, von Kommune zu Kommune sehr unterschiedlich. Der Kreis bemühe sich, Infrastruktur, Service und Kommunikation voranzubringen. Er frage sich aber, wie es gelingen könne, dass auch in den Kommunen noch mehr für das Fahrrad und seine Nutzer getan werde.

Abg. Metz bemerkte, bei der Lösung von Verkehrsproblemen habe das Fahrrad das größte Verlagerungspotential. Mit dem Fahrrad lasse sich Mobilität individuell und umweltfreundlich durchführen. Deshalb müsse dieses Potential genutzt und vor allem im Alltagsverkehr noch weiter ausgebaut werden. Auch bei der Aufteilung des Straßenraumes in Ballungszentren sollte der Fokus auf den Radverkehr gelegt werden. Radverkehrspolitik sei auch Infrastrukturpolitik. Es sei zwar wichtig, im Rahmen des Aufnahmeantrages Kommunikation und Kampagnen besonders hervorzuheben. Aber letztendlich nutze die beste Kampagne nichts, wenn die Radwege Lücken aufweisen und es keine ausreichenden Fahrradabstellanlagen gebe. Der Kreis müsse durch eine entsprechende Infrastrukturpolitik den Radverkehr attraktiver machen. Angesichts knapper Kassen müsse das nicht immer der Ausbau von Radschnellwegen sein. Der Kreis könne auch Netzplanung zwischen den Kommunen koordinieren oder sich um Abstellanlagen an Bahnhöfen bemühen. Die Mitgliedschaft in der AGFS sei einerseits eine Auszeichnung, andererseits handele es sich hier aber auch um eine „Arbeits“-Gemeinschaft. Die

Vorteile aus der Mitgliedschaft sollten genutzt werden, um die Arbeit noch besser ausführen zu können.

Herr Linder bestätigte, dass man zwischen Region und Stadt unterscheiden müsse. Aber auch die derzeitige Quote des regionalen Radverkehrs sei noch steigerungsfähig. Es sei auch richtig, dass über die Großprojekte der Radschnellwege hinweg noch eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen umgesetzt werden müssen. Durch die Typenvielfalt, den Gesundheitsfaktor und die Möglichkeiten der E-Mobilität mache das Fahrradfahren insgesamt immer mehr Leuten Spaß. Insofern biete das Rad das größte Verlagerungspotential. Die alten, klassischen Radverkehrsanlagen seien weder für den Massenverkehr, noch den durch E-Mobilität beschleunigten Radverkehr geeignet. Die AGFS sei deshalb Teil eines interdisziplinären Arbeitskreises zwischen Verkehrs-, Sport-, Gesundheits- und Umweltministerium, in dem die Infrastrukturbedingungen verändert werden sollen.

Die Mitgliedschaft in der AGFS sei auch kein Selbstläufer. Gefordert werde eine hohe Mitwirkung und Arbeitsbereitschaft. Sie werde alle 7 Jahre überprüft. Inaktive Städte und Gemeinden können auch wieder ausgeschlossen werden.

Abg. Albrecht wies darauf hin, dass die Stadt Meckenheim bereits seit den 90er Jahren Mitglied der AGFS sei und darüber hinaus einen eigenen Arbeitskreis für Fahrradverkehr habe. Er erkundigte sich, welche weiteren Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises Mitglied in der AGFS seien und ob unabhängig von der formalen Mitgliedschaft in der AGFS zusätzliche Arbeitskreise für den Radverkehr gebildet worden seien.

SkB Kurth fragte nach den Kosten der Mitgliedschaft.

Der Vorsitzende verwies auf die Vorlage der Verwaltung (handschriftlich Seite 4 der Einladung). Dort sei der jährliche Mitgliedsbeitrag in Höhe von 2.500 € genannt.

Herr Linder ergänzte, durch die Zurverfügungstellung von Planungsmitteln und den Zugang zu Fördermitteln werde sich der Mitgliedsbeitrag um ein Vielfaches bezahlt machen. Darüber hinaus biete die AGFS ein Netzwerk und eine Plattform zum Ideen- und Fachaustausch. Außer der Stadt Meckenheim gehören auch noch die Städte Troisdorf, Lohmar und Bonn der AGFS an.