

## **Die Tagesordnungspunkte 4, 5 und 6 wurden zusammen beraten.**

Abg. Krupp erläuterte den Antrag. Ihre Fraktion habe um Beschlussfassung über die Durchführung der Maßnahme inklusive Kosten- und Zeitplan gebeten. Die Verwaltung habe dies abgelehnt und argumentiere mit einem zu geringen Verkehrsaufkommen, ohne konkrete Zahlen zu nennen. 2015 solle es eine Erhebung gegeben haben, die Zahlen seien aber nie bekannt gegeben worden. Nach dem im Rhein-Sieg-Kreis beschlossenen „Masterplan Energiewende“ solle der CO<sub>2</sub>-Ausstoß verringert werden und dazu gehöre auch, das Radfahren weiter voranzubringen. Auch beim Fahrradklimatest, der unter TOP 10.3 behandelt werde, stehe die Bewertung des Radfahrens im Focus. In Bad Honnef sei man unzufrieden darüber, dass die Radfahrer auf die Feldwege verwiesen werden. Wenn das Verkehrsaufkommen wirklich so gering sei, warum werde dann die Straße überhaupt ausgebaut? Außerdem bat sie um Erläuterung, was genau unter Schotterbefestigung zu verstehen sei.

Herr Andres, Abteilung Kreisstraßenbau, führte aus, der Landesbetrieb Straßen.NRW führe alle 5 Jahre auf den klassifizierten Straßen eine Verkehrszählung durch. Die Zahlen werden dem Kreis grundsätzlich zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse der zuletzt im Jahre 2015 durchgeführten Zählung liegen dem Kreis aber bis heute noch nicht vor. Nach der „alten“ Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 liege die Verkehrsbelastung bei ungefähr 1.000 Fahrzeugen/Tag. Auch wenn die Verkehrszählung schon einige Jahre zurückliege, werde die Verkehrsbelastung heute nicht mehr als 1.100 Fahrzeuge/Jahr betragen. Da man nicht genau wisse, wann der Landesbetrieb Straßen.NRW die Zahlen vorlege, könne der Kreis die Zählung auf Wunsch aber auch gerne wiederholen. Zur Frage nach dem Ausbau trotz geringem Verkehrsaufkommen erklärte er, die Straße sei abgängig und habe darüber hinaus auch nicht die heute erforderliche Breite. Die Straße müsse also ausgebaut werden. Dabei solle das Bankett auf einer Seite durch einen Bordstein von der Fahrbahn getrennt und mit Schotter befestigt werden. Dieser sei wasserdurchlässig und werde so verdichtet, dass eine sichere, glatte Fläche entstehe, die ohne zu Stolpern von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden könne. Die Breite betrage - wie bei einem Gehweg - 1,50 m.

Abg. Tendler machte deutlich, das Fahrrad bekomme eine immer größere Bedeutung im Bereich der Mobilität. Immer mehr Bürger und Bürgerinnen steigen auf ihrem Weg zur Arbeit vom Auto auf das Fahrrad um. Von daher müsse auch der Ausbau von Radwegen immer mehr in den Focus rücken. Dort, wo die Anlage von Radwegen an Kreisstraßen möglich sei, sollte dies auch umgesetzt werden, auch wenn hierfür erst die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden müssten.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, unterstützte die Äußerungen. Das sei auch der Grund, warum er TOP 6 auf die Tagesordnung gesetzt habe. Hier bestehe Handlungsbedarf. Das sei auch schon im Rahmen der AGFS-Hauptbereisung festgestellt worden.

SkB Schroerlücke betonte, auch seine Fraktion sei der Auffassung, dass mehr für den Radverkehr getan werden müsse. Der Kreis liege bei den Radwegen unter dem Landesdurchschnitt. Es bestehe also durchaus Nachholbedarf. Dabei gehe es nicht nur um die Sicherheit der Radfahrer, sondern auch um einen gewissen Komfort und eine Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr. Im Hinblick auf den Haushalt 2019/2020 sollte man daher jetzt schon überlegen, wo und wie die Radwege an den Kreisstraßen angelegt bzw. ausgebaut werden können. Es müsse eine Prioritätenliste aufgestellt werden, unterteilt in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen, mit Angabe der zeitlichen Realisierbarkeit und einer Kosteneinschätzung – zumindest für die kurzfristigen Maßnahmen. Seine Fraktion bitte daher die Verwaltung in der nächsten Sitzung um Mitteilung, ob sie bis zu Beginn der Haushaltsberatungen 2019/2020 (nach der Sommerpause 2018) einen Vorschlag für eine

entsprechende Prioritätenliste einschließlich Kosteneinschätzung vorlegen könne.

Abg. Kitz schloss sich den Ausführungen seiner Vorredner an. Seine Fraktion unterstütze auch den Vorschlag, dass die Verwaltung intern prüfen möge, ob sie mit hausinternem Personal und Mitteln bis zu Beginn der Haushaltsberatungen 2019/2020 das Radwegenetz an Kreisstraßen bewerten und einen Maßnahmenkatalog vorlegen könne. Spätestens im nächsten Haushalt müsse die Politik mehr Mittel für den Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen bereitstellen. Da aber nicht für alle Kreisstraßen entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden könnten, müssten Prioritäten festgelegt werden.

Was die Eudenbacher Straße in Bad Honnef (TOP 4) angehe, sei seine Fraktion froh über die geplante Zwischenlösung (Randbordstein und Schotterbefestigung des Banketts). Mit den Ergebnissen der Verkehrszählung an der K 36 in Hennef (TOP 5) sei seine Fraktion nicht zufrieden. Man hätte sich natürlich gewünscht, dass die Zahlen eine andere Schlussfolgerung zugelassen hätten.

Im Übrigen sei man dankbar für die nachversandte Vorlage zu TOP 6. Hier sei auch darauf hingewiesen worden, dass die Erarbeitung einer Maßnahmenliste ohne gutachterliche Unterstützung einige Zeit in Anspruch nehmen werde. Insofern würde es seine Fraktion sehr begrüßen, wenn in der nächsten Sitzung berichtet werde, wozu die Verwaltung mit eigenen Kapazitäten in der Lage sei und gleichzeitig ein Hinweis gegeben werde, was nicht in Eigenleistung erbracht werden könne.

Abg. Gasper regte bezogen auf TOP 4 an, dass die Kommune zunächst eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h anordne oder eine Querungshilfe beim Kreis beantrage. So könne man auch wenig frequentierte Straßen sicherer machen.

Der Vorsitzende bemerkte, im Rahmen der Prüfung des Ausbaus von Radwegen an Kreisstraßen sollten generell auch alternative Möglichkeiten mitgeprüft werden. Kurzfristige Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Schutzstreifen seien auch bei der AGFS-Bereisung angesprochen worden.

SkB Schroerlücke erkundigte sich, ob es bei einer geringen Verkehrsdichte nicht möglich sei, Fahrradstreifen abzumarkieren.

Herr Andres antwortete, für das Abmarkieren von Fahrradstreifen müsse eine bestimmte Fahrbahnbreite vorhanden sein. Außerdem gelten für außerörtliche Straßen andere Regeln als für innerörtliche Straßen. Hierzu könne sicherlich Herr Pütz genauere Angaben machen.

SkB Dahm nahm Bezug auf die Verwaltungsvorlage zur K 36 in Hennef (TOP 5). Die Verwaltung komme aufgrund der Verkehrszählung zu dem Ergebnis, dass hier kein vordringlicher Handlungsbedarf bestehe. Das bedeute aber nicht, dass gar kein Handlungsbedarf bestehe. Außerdem müsse bei der Auswertung der Zahlen berücksichtigt werden, dass Straßen ohne Rad- und Gehweg auch nicht so häufig von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Er komme aus der Gegend und wisse, dass Kinder aufgrund des fehlenden Radweges nicht ins nächste Dorf fahren dürften. Insofern fehlen diese auch bei der Zählung. Bei der gleichzeitig durchgeführten Geschwindigkeitsmessung sei ein Wert unter 100 km/h festgestellt worden. Wer die Strecke kenne, wisse, dass eine Geschwindigkeit von 90 km/h in diesem Bereich schon sehr zügig sei. Es sollte deshalb noch einmal darüber nachgedacht werden, eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen. Darüber hinaus hoffe er, dass beim Ausbau der Straße auch der Rad- und Gehweg realisiert werde.

SkB Leuning fragte noch einmal nach, ob Angebotsstreifen außerorts grundsätzlich nicht möglich seien, oder ob dies lediglich von der Fahrbahnbreite abhängt und wie breit eine Straße

sein müsse, um einen Streifen für Radfahrer abzumarkieren. Das Bundesministerium habe hierzu in einigen Landkreisen einen Testversuch durchführen lassen. Er erkundigte sich, ob der Verwaltung dies bekannt sei.

Herr Pütz, Leiter des Straßenverkehrsamtes, verwies bezogen auf die Fahrbahnbreite auf den Kreisstraßenbau. Rechtlich sei es tatsächlich so, dass Angebotsstreifen außerorts nicht zulässig seien. Es sei aber richtig, dass es in einigen Kreisen Modellprojekte des Ministeriums gebe. Ergebnisse seien aber noch nicht bekannt. Zu den gewünschten Geschwindigkeitsbegrenzungen wies Herr Pütz darauf hin, dass diese rechtlich nur dann eingeführt werden können, wenn eine über das übliche Maß hinausgehende Gefahrenlage besteht. Zuständige Anordnungsbehörde seien in den angesprochenen Fällen die Städte Hennef und Bad Honnef.

**Hinweis der Verwaltung:**

*Schutz- bzw. Angebotsstreifen für Radfahrer sollen in einer Regelbreite von 1,50 m ausgeführt werden. Die verbleibende Restfahrbahnbreite muss mindestens 4,50 m betragen. D.h. für die einseitige Anlage von Schutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von min. 6,00 m erforderlich. Für die beidseitige Anlage von Schutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 m erforderlich.*

Der Vorsitzende stellte **einvernehmlich** fest, dass für den Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen bis zu Beginn der Haushaltsberatungen 2019/2020 eine Prioritätenliste einschließlich Kosteneinschätzung zu erstellen sei. Die Verwaltung werde beauftragt, bis zur nächsten Sitzung zu prüfen, ob sie mit eigenen Kapazitäten einen entsprechenden Vorschlag erarbeiten könne oder ob hierfür externe Hilfe benötigt werde.

Auf eine gesonderte Abstimmung über den SPD-Antrag (TOP 4) könne mit Einverständnis des Antragstellers verzichtet werden. Die Prüfung über den Ausbau des Rad- und Gehweges entlang der Eudenbacher Straße in Bad Honnef werde in den Verwaltungsauftrag integriert.