

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, erläuterte kurz das bisherige Verfahren: Im Ausschuss für Planung und Verkehr am 22.02.18 wurde die Bedarfsermittlung zusätzlicher Radwege einschließlich der Stellungnahmen der kommunalen Verwaltungen vorgestellt. Am 14.03.18 wurde den Kommunen die Möglichkeit gegeben, die Maßnahmenliste in ihren politischen Gremien zu beraten. Mit Schreiben vom 29.08.18 wurden die Ergebnisse der Stellungnahmen der Kommunen den Fraktionen vorgelegt. Für die heutige Sitzung habe die Verwaltung nochmals eine Synopse der Stellungnahmen einschließlich ihrer eigenen Einschätzung zusammengestellt.

SkB Schroerlücke nahm Bezug auf die Stellungnahme der Gemeinde Alfter, die an der K 5 im Abschnitt 2 (Olsdorf-K 12n) einen eigenständigen Radweg für erforderlich halte, da dort trotz beidseitigem Randstreifen kein ausreichendes Sicherheitsgefühl bestehe. Die Verwaltung schlage vor, diesen Abschnitt nicht vordringlich zu beplanen. Er rege an zu prüfen, ob die Schutzstreifen mit zusätzlichen Barken sicherer gestaltet werden können. Das wäre dann eine kostengünstigere Variante. Darüber hinaus beantrage er, dass der unter der lfd. Nr. 46-49 aufgeführte Radweg an der K 37 in Lohmar mit hoher Priorität in die Maßnahmenliste aufgenommen werde, da dies eine sehr gefährliche Strecke sei, die mit hoher Geschwindigkeit befahren werde.

SkB Leuning machte darauf aufmerksam, dass in der Vorlage unter Erläuterungen zu Punkt 2 (handschriftlich S. 17 der Einladung) bei Swisttal zweimal die K 61 aufgeführt sei. Darüber hinaus sei in der Synopse bei der Gemeinde Swisttal (handschriftlich S. 27 der Einladung) unter der lfd. Nr. 1 und 68 die K 3/K 68 genannt. Seines Erachtens müsse es hier K 3/K 61 heißen. Zur Abfrage der möglichen Schutzstreifen auf Kreisstraßen im Innerortsbereich schlage die Verwaltung aufgrund der sehr unterschiedlichen Rückmeldungen der Kommunen vor, das Thema unter Nutzung der bestehenden Zuständigkeiten der Straßenverkehrsbehörden weiter zu bearbeiten. Hierzu bitte er um nähere Erläuterung.

Abg. Geske nahm Bezug auf die Richtlinie des Kreises zum Ausbau von Radwegen, die der Bedarfsermittlung zu Grunde gelegt worden sei. In der Tabelle mit der Bedarfsermittlung (handschriftlich S. 19 der Einladung) gebe es Strecken, die nach Radverkehrspotenzial, gemäß ERA und gemäß Richtlinie des Kreises bewertet worden seien. Die Richtlinie beziehe sich im Wesentlichen auf Sicherheitsaspekte, wie Unfallhäufigkeit und PKW-Verkehrsdichte, und auf die Förderwürdigkeit unter Naherholungs- und Fremdenverkehrsgesichtspunkten. Der Aspekt des Alltags- und Berufsverkehrs, der in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen habe, werde in der Richtlinie überhaupt nicht berücksichtigt. Dadurch werde z.B. der Radweg an der K 20 (lfd. Nr. 24, handschriftlich S. 19 der Einladung) nach der Einschätzung der Verwaltung nicht berücksichtigt, obwohl er unter Radverkehrspotenzial und gemäß ERA als „grün“ eingestuft worden sei und im Rahmen des Alltags- und Berufsverkehrs stark genutzt würde. Der Hinweis auf den im Wald vorhandenen Weg bringe wenig, da dieser für den Alltagsverkehr ungeeignet sei. Insofern bitte sie die Verwaltung, noch einmal die Aufnahme des Radweges an der K 20 in die Maßnahmenliste zu überprüfen und darüber hinaus zu überlegen, ob die Richtlinie des Kreises zum Ausbau von Radwegen noch benötigt werde und wenn ja, diese entsprechend zu aktualisieren.

Herr Andres, Abteilung Kreisstraßenbau, bestätigte Herrn SkB Leuning, bei der Gemeinde Swisttal seien Nummern der Kreisstraße vertauscht worden. Dies werde korrigiert. Für die Markierung von Angebotsstreifen gebe es bestimmte Richtlinien, die eingehalten werden müssten. Sowohl der ausgewiesene Schutzstreifen als auch die verbleibende Fahrbahn müssten eine bestimmte Breite haben. Je nachdem wie die Gesamtbreite der Fahrbahn sei und ob ein Parkstreifen vorhanden sei, könne beidseitig oder nur einseitig oder gar kein Schutzstreifen eingerichtet werden. Deshalb habe die Verwaltung vorgeschlagen, dass dies

zwischen den Kommunen und den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werde. Die Radwegerichtlinie des Kreises sei vor ca. 14 Jahren vom Planungs- und Verkehrsausschuss beschlossen worden, um schnell über die Notwendigkeit zum Bau eines Radweges entscheiden zu können. Natürlich spiele der Sicherheitsaspekt eine wichtige Rolle. Vor dem Hintergrund, dass jetzt jede Kreisstraße im Detail betrachtet werde, sollte man in der Tat die Richtlinie für zukünftige Anträge überarbeiten oder ganz entfallen lassen. Ein Radweg an der K 20 sei aber nicht wegen der Richtlinie aus der Maßnahmenliste herausgefallen, sondern weil ein vorhandener Waldweg von den Radfahrern genutzt werden könne. Er räumte ein, dass vielleicht noch einmal im Detail geprüft werden könnte, ob der Waldweg auch alltagstauglich sei.

Abg. G. Becker wies darauf hin, dass der Waldweg entlang der K 20 Teil des Agger-Sülz-Radweges sei, der letztes Jahr in der Presse ausführlich der Öffentlichkeit vorgestellt worden sei. Dabei sei auch auf die vorhandenen Mängel hingewiesen worden. Wenn jetzt genau dieses Teilstück in der Ausbauplanung überhaupt nicht mehr vorkomme, sei dies für die Öffentlichkeit nicht mehr nachvollziehbar. Insofern müsse die Priorität dieses Streckenabschnittes heraufgesetzt werden. Abschließend machte sie auf einen Bezeichnungsfehler aufmerksam: Auf S. 3 der Vorlage (handschriftlich S. 18 der Einladung) sei für Troisdorf die L 82 Altenrath-Porz/Grengel aufgeführt. Es handele sich aber um die L 84.

SkB Seifert bat darum, in die Liste der dringend notwendigen Lückenschlüsse an Bundes- und Landesstraßen, die in einer gebündelten Stellungnahme an das Verkehrsministerium weitergeleitet werde, für Bad Honnef noch die L 247 aufzunehmen. Es handele sich hierbei um den Abschnitt in der Ortslage Rottbitze (Zubringer zur A 3), bei dem der vorhandene Rad- und Gehweg plötzlich ende. Es gehe also um den Lückenschluss bis zum nächsten Radweg bzw. zu den Abzweigungen in die umliegenden Ortschaften. Der Lückenschluss sei aus Sicherheitsgründen dringend erforderlich, da es sich bei der Rottbitzer Straße um eine Straße mit sehr hohem Verkehrsaufkommen handele (12.000 PKW/Tag, hoher Anteil Schwerlastverkehr).

Abg. Gasper dankte für die ausführliche Sitzungsvorlage, die eine gute Arbeitsgrundlage darstelle. Auch er habe noch eine Ergänzung zu den notwendigen Lückenschlüssen an Bundes- und Landesstraßen. Für Königswinter fehle die L 268, die Straße zwischen Heisterbacherrott und Kloster Heisterbach.

SkB Kurth schloss sich den Ausführungen des Abg. Gasper an und betonte nochmals die Wichtigkeit des Lückenschlusses an der L 268.

Der Vorsitzende erklärte, Radwege an Bundes- und Landesstraßen fallen zwar nicht in die Zuständigkeit des Kreises, werden aber dem Land in einer gebündelten Stellungnahme gemeldet. Zusätzlich werde sich sicherlich auch der Land- und Kreistagsabgeordnete Krauß im Landesverkehrsausschuss für die Radwege an den Landesstraßen unserer Region einsetzen.

Abg. Krauß betonte nochmals, die Vorlage biete eine gute Grundlage, um jetzt eine Priorisierung vorzunehmen. Auch wenn heute noch der eine oder andere Streckenabschnitt zusätzlich genannt worden sei, müssten klare Bewertungsmaßstäbe von den fachlichen Stellen zu Grunde gelegt werden. Von daher biete es sich an, die Maßnahmenliste noch einmal in einem separaten Gremium außerhalb des Ausschusses zu diskutieren. Dort könnten dann auch die heute zusätzlich eingebrachten Details geklärt und eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben werden.

Abg. Höhner äußerte, bei der vorgelegten Synopse handele es sich um eine Wunschliste der Kommunen. Jetzt müsse weiter geprüft werden, welche Maßnahmen förderfähig seien, welche

naturschutzfachlichen Belange zu beachten seien, wie die Kostenseite aussehe und wieviel Mittel der Kreis im Haushalt der nächsten Jahre einstellen wolle. Anschließend werde man nicht umhin kommen, die Maßnahmen in einem fraktionsübergreifenden Arbeitskreis zu diskutieren.

SkB Schroerlücke sprach sich für das weitere Verfahren dafür aus, dass die Verwaltung einen Priorisierungsvorschlag möglichst mit Angaben zu den Kosten vorlege. Darüber hinaus bitte er, in die Stellungnahme an das Land auch die L 113 zwischen Witterschlick und Flerzheim aufzunehmen. Es handele sich hierbei zwar um einen etwas längeren Lückenschluss, aber bisher sei der Begriff noch nicht näher definiert worden.

Herr Andres erläuterte, von einem Lückenschluss spreche man bei einem fehlenden Streckenabschnitt in der Größenordnung von etwa 500 m. Alles andere seien keine „klassischen Lückenschlüsse“, sondern Neubaumaßnahmen zwischen zwei Radwegen. Bezogen auf Herrn Abg. Höhner informierte er, die Ermittlung der Kosten und die Prüfung der naturschutzfachlichen Belange seien jetzt der nächste Schritt. Förderfähig seien grundsätzlich alle aufgelisteten Maßnahmen. Wieviel Fördermittel in den jeweiligen Jahren zur Verfügung gestellt werden könnten, bleibe abzuwarten.

Zum weiteren Verfahren schlug der Vorsitzende vor, die Verwaltung zu beauftragen, eine Priorisierung vorzunehmen, die naturschutzfachlichen Belange zu klären, eine grobe Kostenberechnung zu machen und dies möglichst bis Ende Oktober für die Haushaltsberatungen vorzulegen. Wenn dann noch weiterer Klärungsbedarf bestehe, könne man zur Abstimmung noch einmal eine Runde mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen einberufen.

Abg. Dr. Kuhlmann bemerkte, wenn die L 113 zwischen Witterschlick und Flerzheim in die Stellungnahme an das Verkehrsministerium aufgenommen werde, müsse auf jeden Fall auch der Abschnitt zwischen Witterschlick und der B 56 aufgeführt werden. Ferner erkundigte er sich über eine Initiative von Bonn für einen neuen Radschnellweg von Witterschlick über Bonn nach Niederkassel. Ihn interessiere, ob der Rhein-Sieg-Kreis in die Bonner Initiative eingebunden sei.

Herr Dr. Berbuir, Fachbereichsleiter Verkehr und Mobilität, antwortete, die Maßnahme sei andiskutiert, detaillierte Einzelheiten seien ihm aber nicht bekannt. Er werde sie mit der Niederschrift nachreichen.

Bezogen auf die vom Vorsitzenden vorgeschlagene Priorisierung durch die Verwaltung fragte er nach, wie die Verwaltung mit den von ihr nicht priorisierten, aber heute im Ausschuss vorgeschlagenen Radwegen umgehen solle. Sollte man nicht die Priorisierungsliste einschließlich der heute vorgeschlagenen Kreisstraßenabschnitte noch einmal den Fraktionen zur Verfügung stellen, um dann in einem Arbeitskreis eine Abstimmung vorzunehmen? Im Übrigen machte er darauf aufmerksam, dass für die anschließende Planung der Radwege Mittel in Höhe von rd. 100.000 € benötigt würden.

Der Vorsitzende stellte fest, es sei klar, dass sowohl über die Planungs- als auch über die Realisierungskosten im Rahmen der Haushaltsberatungen gesprochen werden müsse. Was die Dissenspunkte angehe, könne die Verwaltung nach nochmaliger Prüfung der heute angesprochenen Ergänzungen ihre fachliche Einschätzung abgeben. Die Politik habe dann immer noch die Möglichkeit, im Rahmen der weiteren Abstimmungsgespräche bzw. der Beschlussfassung in der März-Sitzung die Priorisierung zu verändern. Er halte einen vorher einberufenen fraktionsübergreifenden Arbeitskreis nicht für zielführender.

Abg. Waldästl kam noch einmal auf das Thema „Radschnellweg“ zurück. In einer Vorlage des Planungsausschusses der Stadt Bonn und des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses

der Stadt Sankt Augustin, der heute um 18.00 Uhr tagte, werde ausgeführt, dass die Verwaltung der Stadt Bonn vorbehaltlich eines positiven Ergebnisses der Potenzialanalyse in Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und seinen betroffenen Kommunen einen entsprechenden Antrag beim Land stellen werde.

Herr Dr. Berbuir äußerte, der Rhein-Sieg-Kreis sei in alle gemeinsamen StadtUmland-Projekte, wie Sharegion und Köln und rechtsrheinische Nachbarn, eingebunden. Es sei allen Beteiligten klar, dass Radschnellwege und RadPendlerRouten sinnvolle Projekte seien.

Anmerkung der Verwaltung:

Es gibt eine Initiative der Stadt Bonn zu einem Radschnellweg von Alfter über Bonn bis nach Niederkassel. Ausgelöst durch den anstehenden Neubau des Tausendfüßlers (A 565) werde überlegt, ob man über das Land einen Radschnellweg realisieren könne. Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsuntersuchung einschließlich einer Potenzialanalyse hat es bereits unter Beteiligung des Rhein-Sieg-Kreises Abstimmungsgespräche mit den betroffenen Kommunen gegeben.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen zum Thema „Radwege an Kreisstraßen“ vorlagen, ließ der Vorsitzende über seinen Verfahrensvorschlag abstimmen.