

SkB Schroerlücke führte aus, die Klimaproblematik stehe immer mehr im Vordergrund; die „Verkehrswende“ spiele eine immer größere Rolle. Immer mehr Menschen seien sich bewusst, dass es nicht sinnvoll sei, kurze Strecken mit dem Auto zu fahren. Es werde zunehmend das Rad benutzt. Der Bürger erwarte auch, dass in Sachen „Radverkehr“ mehr getan werde. Der Rhein-Sieg-Kreis schlage jetzt vor, 10 Radwegebaumaßnahmen von insgesamt 8-9 km Länge in den nächsten 5-10 Jahren zu planen. Das reiche für eine „Verkehrswende“ nicht aus. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen müsse deutlich schneller geschehen. Wenn das die Personalsituation nicht zulasse, müsse mehr Personal hierfür eingestellt oder externe Planungsbüros einbezogen werden.

Abg. Krupp äußerte, der Priorisierungsvorschlag sei ein Anfang, aber bei weitem nicht ausreichend. Vor allem gehe es nicht schnell genug. Es sei klar, dass das vorhandene Personal dafür nicht ausreiche. Für eine schnellere Bearbeitung müssten auch mehr finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Vor Aufstellung dieser Prioritätenliste habe der Ausschuss bereits 5 Maßnahmen beschlossen. Sie erkundigte sich, ob mit der Planung der neuen Maßnahmen erst begonnen werde, wenn die laufenden 5 Projekte fertiggestellt seien.

Herr Habedank, Fachbereich Verkehr und Mobilität, antwortete, die jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen werden zusätzlich zu den bereits laufenden Projekten bearbeitet.

SkB Leuning bemerkte, er habe ein grundsätzliches Problem damit, dass zur Bedarfseinschätzung die Zählergebnisse für den Radverkehr zugrunde gelegt werden. Wo kein Radweg vorhanden sei, gebe es auch keinen entsprechenden Radverkehr. Das führe dazu, dass Maßnahmen zurückgestellt werden, die eine wesentlich höhere Gesamtbewertung haben, als die zehn priorisierten Maßnahmen, z.B. die unter der lfd. Nr. 58 aufgeführte K 52 in Swisttal-Miel und die unter der lfd. Nr. 2 aufgeführte K 3 in Swisttal-Straßfeld. Hinzu komme, dass die K 52 auch das Kriterium „Verbindungsstück zu einer Radroute“ erfülle.

Herr Dr. Berbuir, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität, erläuterte, die Verwaltung hatte die schwierige Aufgabe, eine Priorisierung vornehmen zu müssen. In der Vorlage sei dargestellt, welche Kriterien herangezogen wurden. Es sei viel diskutiert worden, ob die Einteilung nach den Kategorien Bedarf, Kosten, Umwelt und die vorgenommene Gewichtung zu einer richtigen Priorisierung geführt habe. Berücksichtigt worden seien ebenso Gesichtspunkte, wie z.B. die Schaffung von durchgängigen Achsen für den Radverkehr. Die Vorschläge seien auch vorab den Fraktionen zur Verfügung gestellt worden, um ebenfalls die Gelegenheit zur Diskussion zu geben. Das Ergebnis des gesamten Abwägungsprozesses sei mit der heutigen Priorisierungsliste vorgelegt worden. Jetzt läge die Entscheidung bei der Politik.

Herr Habedank ergänzte, für den Bau eines Radweges sei die Anzahl der Radfahrer nicht entscheidend. Dieses Kriterium solle aber als Entscheidungshilfe herangezogen werden, um Maßnahmen zu priorisieren, die alle keinen Radweg haben. Auf Kreisstraßen, wo heute schon ganz viele Radfahrer unterwegs seien, sei der Radwegebau dringender als dort, wo ganz wenige Radfahrer unterwegs seien. An den Kreisstraßenabschnitten, wo noch keine belastbaren Zählergebnisse vorliegen, solle noch in diesem Jahr eine Zählung durchgeführt werden.

Auf nochmalige Nachfrage von SkB Leuning bat der Vorsitzende, Abg. Steiner, die Verwaltung, nach Abschluss der Zählungen auch noch einmal zu prüfen, welche Straßenabschnitte „Verbindungsstück zu einer Radroute“ seien und dies in die Bewertung einfließen zu lassen.

Abg. Krauß bemerkte, es sei immer schwierig, an Straßen ohne Radweg den potentiellen Radverkehr mit Radweg zu prognostizieren. Auch sei es nicht einfach, nach außen darzustellen, warum für den Bau von 100 m Radweg so viel Zeit benötigt werde. Eine Grundschwierigkeit sei

z.B. der Grunderwerb. Seine Fraktion strebe natürlich auch eine Beschleunigung an, sofern es möglich sei. Er schlage deshalb vor, den Beschlussvorschlag entsprechend zu ergänzen und die Verwaltung aufzufordern, bis zur nächsten Sitzung nach der Sommerpause darzustellen, welche Rahmenbedingungen erfüllt sein müssen, um eine schnellere Realisierung zu erreichen.

Abg. Becker stellte fest, man werde nicht umhinkommen, in den Bereich „Radwegebau“ mehr zu investieren. Darüber hinaus sollte auch noch einmal über die Gesamtliste mit ihren 51 Maßnahmen nachgedacht werden. Es sei nicht unbedingt nachvollziehbar, warum diese so lang sei. Es werden im Rahmen der Planung Straßenabschnitte getrennt, bei denen nicht erkennbar sei, warum hier noch einmal eine Unterscheidung vorgenommen werde. Die Abschnitte in Lohmar von Weeg über Hausdorp nach Kreuznaaf (lfd. Nr. 36, 37, 38) müssten z.B. nach ihrer Auffassung in einer Maßnahme zusammengefasst werden. Wenn man die Gesamtliste daraufhin noch einmal überprüfen würde, käme man vielleicht auch zu einer anderen Priorisierung.

SkB Schroerlücke wies darauf hin, dass es schwierig sei, eine Prioritätenliste zu erstellen oder vorauszusagen, welcher Radweg angenommen werde. Wieviel Radfahrer zurzeit auf welchen Strecken fahren, könnte natürlich nur ein Anhaltspunkt sein. Dies sei aber nicht der ausschlaggebende Punkt. Am wichtigsten sei das Tempo bei der Planung. Das müsse wenigstens verdoppelt werden.

SkB Becker ging noch einmal auf die Bewertungskriterien ein. Es sei sowohl richtig, entlang der besonders befahrenen als auch an bisher wenig befahrenen, aber besonders gefährlichen Strecken einen Radweg zu bauen. Deshalb sollte immer auf mittlere oder Oberzentren hin geplant werden und dies könne nicht nur Bonn sein. Es könne auch nicht sein, dass 10 Maßnahmen priorisiert werden, die in Wahrheit gar keine 10 Maßnahmen seien, weil die Prioritätenliste nur einige Kreisstraßen unterteilt in Abschnitte enthalte. Berücksichtige man, dass nur zwei Maßnahmen pro Jahr geplant werden können, könne man bei der Umsetzung der Prioritätenliste – außer in Eitorf – erst wieder ab dem Jahr 2026 über einen rechtsrheinischen Radweg an Kreisstraßen nachdenken. Insofern müsse zwingend überlegt werden, durch welche internen und externen Maßnahmen dieser Prozess beschleunigt werden könne. Bei der Befahrung im Jahr 2017 zur Bewertung des fahrradfreundlichen Rhein-Sieg-Kreises habe der Vertreter des Ministeriums ebenfalls kritisiert, dass im Vergleich mit NRW im Rhein-Sieg-Kreis nur ein unterdurchschnittlicher Anteil der Kreisstraßen einen Radweg habe. Nach seiner Auffassung sei ein geeignetes Konzept, die Radwege sternförmig aus den Kommunen auf die Zentren Sankt Augustin, Troisdorf und Siegburg zu planen. Im östlichen Rhein-Sieg-Kreis, wo die längeren Strecken gefahren werden, sollte man versuchen, wenigstens die Kernorte mit vernünftigen Radwegen zu verbinden.

Der Vorsitzende stimmte Frau Abg. Becker bezogen auf die Zusammenlegung von Maßnahmen zu. Die in der Prioritätenliste an Nr. 1 und 3 aufgeführten Wachtberger Maßnahmen gehörten ebenfalls zusammen. Es sei im Übrigen eine Maßnahme, die auf das Zentrum in Wachtberg hinwirke und nicht auf Bonn.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, fasste der Vorsitzende noch einmal den von Herrn Abg. Krauß **ergänzten Beschlussvorschlag (fett gedruckt)** zusammen und stellte diesen zur Abstimmung.