

Mit Schreiben vom 08.07.2005 hat der Kreistagsabgeordnete und Vorsitzende des Planungs- und Verkehrsausschusses Herr Jürgen Kusserow um Beantwortung von Fragen, zu der vom Kreisausschuss beschlossenen Radverkehrsrichtlinie, gebeten. Hintergrund ist der Bürgerantrag eines Anwohners aus Königswinter, der die Anlage eines Radweges an der K25 zwischen Vinxel und Ungarten fordert. Der Petent hat dabei in Leserbriefen und Presseinterviews die kreiseigene Radverkehrsrichtlinie massiv kritisiert und die Behauptung aufgestellt, dass diese nicht mit der von der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen veröffentlichten Richtlinie für Querschnitte RAS – Q in Einklang steht.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die kreiseigene Richtlinie erst nach intensiver Beratung im Planungs- und Verkehrsausschuss und nach detaillierter Abstimmung mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) beschlossen wurde. Sie wurde auf Antrag der CDU – Fraktion erstmals in der Sitzung des PVA am 06.09.2000 erörtert. Der Ausschuss beauftragte die Verwaltung eine Konzeption zur Beurteilung von Radwegen an Kreisstraßen zu erarbeiten und als Beschlussvorlage vorzulegen.

In der Sitzung des PVA am 25.04.2001 stellte die Verwaltung den Entwurf einer entsprechenden Richtlinie vor und erläuterte dabei die Einsatzkriterien der RAS – Q (Richtlinie für die Anlage von Straßen – Teil Querschnitte), der ERA 95 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und die Ergebnisse von Forschungsberichten des BMV. Aufgrund von Beratungsbedarf innerhalb der Fraktionen wird die Entscheidung über die Radwegerichtlinie vertagt. Auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN soll die Richtlinie mit dem ADFC abgestimmt werden. Ebenso soll geklärt werden, wie die zu erwartende Zunahme des Radverkehrs nach dem Bau einer solchen Anlage, bei der Beurteilung über die Notwendigkeit, berücksichtigt werden kann.

Am 07.11.2001 informierte die Verwaltung den Ausschuss über den Verfahrensstand und die Abstimmungen mit dem ADFC. Darüber hinaus wurde bezüglich der Verkehrsprognose und dem Zuwachs des Radverkehrs nach dem Bau einer solchen Anlage Kontakt mit der Bundesanstalt für Straßenwesen aufgenommen. Diese hatte mitgeteilt, dass allgemein gültige Prognoseverfahren nicht vorlägen und aufgrund der bisherigen Erfahrungen auch nicht zu erwarten seien. Angewendet würden vorwiegend Befragungen, deren Ergebnis mit der tatsächlichen Entwicklung allerdings kaum in Einklang stünde. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass ähnliche Erfahrungen auch bei den als „Angebotsplanung“ an Kreisstraßen hergestellten Radwegen gemacht wurden. Eine merkbare Zunahme des Radverkehrs wurde nur dort verzeichnet, wo radfahrerfreundliche Bedingungen, in erster Linie geringe Steigungen, vorliegen. Grundsätzlich wird für das Programm „Radwege an Bundesstraßen“ vorgeschlagen, zur Abschätzung der potentiellen Radfahrer die gezählte Radverkehrsmenge um 20% zu erhöhen.

Nach Abschluss der umfangreichen Beratungen beschließt der PVA in der Sitzung am 15.05.2002 die Richtlinie für die Anlage von Radwegen an Kreisstraßen und empfiehlt dem Kreisausschuss der Richtlinie zuzustimmen.

Im Folgenden werden die Fragen des Kreistagsabgeordneten Herrn Jürgen Kusserow beantwortet:

1.1 *Lagen dem Verwaltungsvorschlag bei der Beschlussfassung der“ Richtlinie für die Beurteilung und den Bau von Radwegen an Kreisstraßen“ am 15. Mai 2002 im Planungs- und Verkehrsausschuss sowie am 27. Mai 2002 im Kreisausschuss u.a. die bundeseinheitlich anerkannte Richtlinie RAS – Q sowie andere „gängige fachliche Publikationen“ zugrunde?*

Die kreiseigene Richtlinie für die Beurteilung zum Bau von Radwegen an Kreisstraßen wurde unter Berücksichtigung der RAS – Q, der ERA – 95 und in Anlehnung an Forschungsberichte des BMV erarbeitet und im Detail mit dem ADFC abgestimmt. Dem Planungs- und Verkehrsausschuss lagen die in den v.g. Veröffentlichungen angegebenen Beurteilungskriterien und Belastungswerte vor zum Teil wurden diese in Synopsen gegenüber gestellt.

1.2 Wenn ja, um welche anderen „gängigen fachlichen Publikationen“ außer der RAS – Q handelt es sich?

siehe Pkt. 1.1

1.3 Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Verwaltung bei der Beschlussfassung der Richtlinie die Richtlinie „RAS – Q“ sowie andere fachlichen Publikationen nicht mit in die Beratungen einfließen lassen?

siehe Pkt. 1.1

2.1 Erfüllen die kreiseigenen Richtlinien die Kriterien der RAS – Q?

Die kreiseigene Richtlinie unterschreitet die in der RAS – Q angegebenen Belastungszahlen zur Anlage von Radwegen und ist bezüglich der Belastungswerte detaillierter abgestuft. Die Kriterien der RAS – Q werden dementsprechend erfüllt.

2.2 Wenn nein, in welchen Punkten weichen die kreiseigenen Richtlinien von den Kriterien der RAS – Q ab?

Abweichend von der Richtlinie des Kreises sind die Belastungen der RAS – Q auf die zu erwartende Anzahl der Radfahrer abgestellt. Da diese Betrachtung bei jedem Antrag ein umfangreiches Verkehrsgutachten erforderlich machte, beurteilt die Richtlinie des Kreises den Ist – Zustand und berücksichtigt den latenten Bedarf eines Radweges durch die niedrigeren Grenzwerte. Generell ist darauf hinzuweisen, dass die RAS – Q eine Richtlinie zur Bestimmung der Querschnitte ist und sich nur am Rande mit den Einsatzgrenzen von Radwegen befasst. Die kreiseigene Richtlinie beurteilt jedoch sehr differenziert durch Unterscheidung nach inner- und außerorts Straßen, Berücksichtigung des Streckenverlaufs und der Unfalldaten.

3.1 *Erfüllen die PKW – Verkehrsbelastungen sowie die zu **erwartende** Anzahl der Fußgänger und Radfahrer, die regelmäßig einen möglichen Radweg entlang der K25 zwischen Königswinter – Vinxel und Bonn – Ungartenstraße benutzen, die Kriterien der RAS – Q?*

Wie erläutert, kann die zu erwartende Menge an Radfahrern, wenn überhaupt, nur durch ein umfangreiches und kostenintensives Verkehrsgutachten ermittelt werden. Bei dem in Rede stehenden Fall an der K25 werden die Werte der RAS – Q jedoch so deutlich unterschritten, dass eine Zunahme an die Belastungsgrenzen der RAS – Q nicht anzunehmen ist. Darüber hinaus wurden keinerlei Unfälle mit Fußgängern oder Radfahrern polizeilich erfasst.

3.2 *Wenn nein, aufgrund welcher Untersuchungen ergeben sich diese Daten?*

Die vorhandenen Verkehrsbelastungen wurden aus den Jahreszählungen 2000 übernommen und durch eine sonntägliche Zählung in 2004, die auch den Freizeitverkehr berücksichtigt, bestätigt. Demnach sind im Jahr 2000 108 R/Tag gezählt worden, daraus ergeben sich für die Spitzenstunde 22 R/h. Bei der in 2004 durchgeführten sonntäglichen Zählung wurden in der Spitzenstunde 29 R/h gezählt, davon waren die Hälfte sportlich orientierte Rennradfahrer die in der Regel einen Radweg nicht benutzen. Die RAS – Q empfiehlt die Anlage von Radwegen bei einem zu erwartenden Fahrradaufkommen von 90 R/h in der Spitzenstunde. Dementsprechend müsste der Radverkehr unter Berücksichtigung aller Räder und der ungünstigsten Bedingungen um über 300 % zunehmen, um die Grenzwerte der RAS – Q zu erreichen.

4.1 *Welche Möglichkeiten – ggf. in Zusammenarbeit mit der Stadt Königswinter – sieht die Verwaltung, Fußgängern und Radfahrern ein gefahrloses Benutzen des beschriebenen Streckenabschnittes zu ermöglichen, wenn nach allen Richtlinien ein Radweg nicht vom Kreis finanziert werden kann?*

Die Stadt Königswinter als auch der Petent wurden darauf hingewiesen, dass wenn ein Umweg in Kauf genommen wird, das Bonner - Radwegenetz bzw. Ungarten von Vinxel gesichert über Wirtschaftwege zu erreichen ist. Um den Umweg zu reduzieren hat die Stadt Königswinter angefragt, ob ein im Eigentum des Kreises stehendes Flurstück, das parallel zu der K25 bis zu einem Wirtschaftsweg verläuft und derzeit von Reitern genutzt wird, durch die Stadt befestigt werden könnte. Aus Sicht der Verwaltung bestünden, abgesehen von den ggf. auftretenden Konflikten mit Reitern, sofern dem Kreis dadurch keine Kosten entstehen, dagegen keine Bedenken.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass im Jahre 2002 eine Veröffentlichung mit Hinweisen zum Radverkehr außerhalb von städtischen Gebieten (H RaS 2002) erschienen ist, die unter Hinweis auf die RAS – Q die Richtwerte dieser bestätigt und ebenfalls nicht im Widerspruch zu der kreiseigenen Richtlinie steht.

Zur Sitzung des Planung- und Verkehrsausschusses am 22.09.2005

Im Auftrag