

Synopse der Stellungnahmen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sowie den Regionalniederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau.NRW zum Abschlussbericht des Radverkehrskonzeptes

Mit Schreiben vom 04.02.2014 wurde den Städten und Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sowie den Regionalniederlassungen von Straßen.NRW der Abschlussbericht des Radverkehrskonzeptes mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 30.03.2014 zugesandt. Bis zum 15.4.2014 wurden alle Stellungnahmen eingereicht.

Die Stellungnahmen zum Radverkehrskonzept sind sehr unterschiedlich. Grundsätzlich wird das Konzept zumeist begrüßt. Zu einzelnen Themenbereichen gab es aber auch Kritik. Aus den Stellungnahmen leiten sich folgende grundsätzlichen Schritte ab:

1. Es wurden vereinzelt Ergänzungen oder kleinere Anpassungen bei den Hauptachsen angeregt. Die Vorschläge sind nochmals zu prüfen.
2. Die Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen wurden sehr unterschiedlich aufgenommen. Einzelne Maßnahmen werden aktuell umgesetzt, andere Maßnahmen sind nach Meinung der Kommunen aus unterschiedlichen Gründen nicht umsetzbar oder sogar untauglich. Hier besteht ein großer Bedarf zur Konkretisierung und Überarbeitung der Maßnahmenvorschläge. Vereinzelt wird kritisiert, dass der Kreis als Baulastträger nur wenig Maßnahmen an Kreisstraßen umzusetzen hat, dies ist aber mit der geringen Netzlänge im Vergleich zu Bundes-, Landes- und kommunalen Straßen zu erklären.
3. Auch zu den multimodalen Verknüpfungspunkten gab es unterschiedliche Rückmeldungen. Da im Rahmen der Nahverkehrsplanung ohnehin die Haltestellenausstattung sukzessive überprüft, ergänzt sowie mit den Kommunen abgestimmt werden soll, können die Empfehlungen des Gutachters und die Rückmeldungen der Kommunen hier eingearbeitet werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Fördersituation aufzuzeigen.
4. Die zentrale Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs wird von einigen Kommunen ausdrücklich begrüßt.

Augrund der sehr unterschiedlichen Stellungnahmen der Kommunen bedarf es einer Erläuterung:

Das Radverkehrskonzept wurde von vornherein so angelegt, dass die Kommunen sich mit ihrer Ortskenntnis einbringen. Eine flächenhafte Bereisung durch den Gutachter war angesichts der Größe des Kreisgebietes sowie angesichts der dadurch entstehenden Kosten nicht leistbar. Von allen Kommunen wurden Daten zu vorhandenen Radverkehrsverbindungen sowie zu den aktuellen Ausstattungen der ÖPNV-Haltestellen (insbesondere Bahnhöfe) mit Fahrradabstellanlagen angefordert. Die entwickelten Hauptachsen wurden mit ihnen in einem iterativen Prozess abgestimmt.

Der Rücklauf zu den angeforderten Daten und die Beteiligung im Rahmen der Konzepterstellung allgemein waren sehr unterschiedlich. Die Spannweite reichte von

sehr detaillierten Auflistungen zu den Engpässen im Radverkehrsnetz und vorhandenen Ausstattungen der Haltestellen sowie einer engagierten Mitarbeit bis hin zu kurzen telefonischen Antworten auf die gestellten Fragen. Dies spiegelt den sehr unterschiedlichen Stellenwert wider, den die Radverkehrsplanung in den 19 kreisangehörigen Städten und Gemeinden genießt. Diese sehr großen Unterschiede wurden zunächst unterschätzt, sie sind aber bei der weiteren Umsetzung des Konzeptes zu berücksichtigen.

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
1	<p>Gemeinde Eitorf, Stellungnahme vom 17.02.2014</p> <p>Die Gemeinde Eitorf hält die vorgeschlagene Maßnahme für die Netzlücke EI1 nur für zum Teil geeignet und macht konkrete Vorschläge. Diese Vorschläge enthalten auch eine Variante, wie der Engpass z.B. ohne große Kosten in Form von Markierungslösung beseitigt werden könnte.</p>	<p>Die Netzlücke EI1 ist in der Baulast von Straßen.NRW. Sie liegt im Außerortsbereich. Durch die Lage der Netzlücke auf einer Hauptachse des Radverkehrskonzeptes ist beim Baulastträger eine höhere Priorität einzufordern. Gleichzeitig ist zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei sowie den betroffenen Baulastträgern zentral das Thema „Markierungslösung im Außerortsbereich“ zu thematisieren.</p>
2	<p>Stadt Hennef, Stellungnahme vom 25.02.2014</p> <p>Die Stadt Hennef begrüßt ausdrücklich das Radverkehrskonzept, mit dem vor allem der Alltagsradverkehr besser gefördert werden kann. Die Empfehlung des Gutachters für eine Netzlücke [HE1] im Maßnahmenbuch wird nicht mitgetragen. Bezüglich der multimodalen Verknüpfungspunkte wird durch die Stadt Hennef Gesprächsbedarf gesehen. Grundsätzlich steht die Stadt Hennef der Radverkehrsförderung aufgeschlossen gegenüber und ist für ein gemeinsames Maßnahmenkonzept gesprächsbereit.</p>	<p>Die Netzlücke HE1 ist detaillierter zu untersuchen.</p> <p>Für die multimodalen Verknüpfungspunkte insbesondere für eine Fahrradstation müsste die aktuelle Fördersituation aufgezeigt werden. Da neben der Stadt Hennef auch andere Kommunen Informationsbedarf haben und Interesse an einer zentralen Öffentlichkeitsarbeit zeigen, wäre es sinnvoll, diese Leistungen zu bündeln.</p>
3	<p>Gemeinde Much, Stellungnahme vom 26.02.2014</p> <p>Die Gemeinde Much weist darauf hin, dass der Radverkehr heute vor allem für den Tourismus bedeutsam ist. Die Möglichkeiten des Alltagsradverkehrs sind aufgrund der topografischen Verhältnisse eingeschränkt. Zudem behindern die hohen Verkehrsbelastungen in der zentralen Ortsdurchfahrt (B56) den Radverkehr. Eine grundsätzliche Besserung kann aus Sicht der Gemeinde nur eine Ortsumgehung bringen. Die Netzlücken und Konfliktbereiche liegen in der Baulast von Straßen.NRW, werden aber von der Gemeinde Much bestätigt.</p>	<p>Grundsätzlich ist trotz des bergigen Geländes auch in der Gemeinde Much ein höherer Radverkehrsanteil im Alltagsverkehr möglich. Vor allem kurze Strecken in den Ortslagen sind auf den Radverkehr verlagerbar. Die Verwaltung sieht die hohe Verkehrsbelastung in Kombination mit den beengten Verhältnissen in der Ortsdurchfahrt Much ebenfalls als entscheidendes Hindernis für einen höheren Radverkehrsanteil.</p>

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
	Bezüglich zusätzlicher Abstellanlagen für den Radverkehr verweist die Gemeinde auf die Haushaltslage.	Fahrradabstellanlagen sind grundsätzlich förderfähig, so dass eine weitere Betrachtung sinnvoll erscheint.
4	<p>Gemeinde Wachtberg, Stellungnahme vom 28.02.2014</p> <p>Die Gemeinde Wachtberg begrüßt das Radverkehrskonzept. Es wird empfohlen, das sich der Rhein-Sieg-Kreis auch stärker bei der Infrastruktur (Radwegebau an Kreisstraßen) engagiert. Zu zwei Maßnahmen der Gemeinde werden zusätzliche Informationen gegeben.</p>	<p>Das Radwegekonzept bezieht sich ausschließlich auf die gebildeten Hauptachsen für den kreisweiten Radverkehr. Bei der Bildung der Hauptachsen waren kurze sowie verkehrssichere Wege zwischen den zentralen Orten die wichtigsten Auswahlkriterien. Dass die Kreisstraßen dabei unterrepräsentiert sind, liegt daran, dass die Netzbedeutung von Bundes oder Landesstraßen deutlich höher ist und somit auch die dortigen Radverkehrsanlagen schnellere Verbindungen sicherstellen.</p> <p>Unabhängig davon besteht auch außerhalb der Hauptachsen weiterhin der Bedarf, die Radverkehrsinfrastruktur weiterzuentwickeln. Der Rhein-Sieg-Kreis wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten engagieren.</p>
5	<p>Straßen.NRW, Niederlassung Vile-Eifel, Stellungnahme vom 06.03.2014</p> <p>Straßen.NRW teilt die Einschätzung des Gutachters hinsichtlich der definierten Engpässe. Die im Maßnahmenbuch entwickelten Lösungsvorschläge seien jedoch aus verschiedenen Gründen nicht umsetzbar.</p>	<p>Im Rahmen der Detailprüfung der Hauptachsen sind die Maßnahmen nochmals mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde zu besprechen. Unter Umständen müssen auch alternative Sicherungsmaßnahmen in Betracht gezogen oder die Hauptachse verlegt werden.</p>
6	<p>Gemeinde Ruppichteroth, Stellungnahme vom 25.03.2014</p> <p>Die Gemeinde Ruppichteroth teilt mit, dass der Vorschlag aus dem Maßnahmenbuch (Netzlücke RU1) für nicht notwendig erachtet wird. Zudem erstreckt sich der Vorschlag nur auf den innerörtlichen Bereich. Die Position der Gemeinde wird umfangreich begründet.</p>	<p>Die Argumentation der Gemeinde ist grundsätzlich nachvollziehbar. Da sich der Engpass auf einen relativ kleinen Bereich beschränkt, sollte auf die Anlage von Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt, die erst in den Jahren 2008-2010, umgestaltet wurde, verzichtet werden. Sofern der Radverkehrsanteil in Ruppichteroth deutlich steigt, sind jedoch Konflikte mit den Fußgängern zu erwarten, so dass die im Gutachten vorgeschlagene Maßnahme langfristig sinnvoll erscheint.</p> <p>Im Außerortsbereich ist keine Maßnahme notwendig, der Engpassbereich ist falsch dargestellt.</p>
7	<p>Gemeinde Windeck, Stellungnahme vom 26.03.2014</p>	

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
	<p>Die Gemeinde Windeck begrüßt das Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises und nimmt dieses zum Anlass, auch auf kommunaler Ebene den Radverkehr stärker zu fördern. Die Gemeinde kritisiert jedoch, dass die beiden zentralen Lückenschlüsse am Siegtalradweg zwischen Rosbach-Au und Dreisel-Schladern nur als Engpässe aufgelistet nicht aber im Maßnahmenbuch aufgeführt wurden.</p> <p>Die Gemeinde schlägt die Weiterführung der bisherigen Hauptachse Waldbröl-Rosbach/Schladern nach Leuscheid vor. Hierdurch entstehen eine zentrale Nord-Süd-Achse und die Anbindung des größten Höhenortes Windecks an den Siegtalradweg, wobei für die Verbindung Rosbach/Schladern-Waldbröl eine neue Linienführung vorgeschlagen wird. Windeck unterstützt zudem den Vorschlag aus dem Gutachten, mit einem Kooperationspartner die Unterhaltung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr zu verbessern.</p>	<p>Beim Maßnahmenbuch wurden durch den Gutachter die Engstellen untersucht, für die bisher noch keine Planungen vorliegen und deren Maßnahmen auf andere Problembereiche übertragbar sind. Beide Kriterien treffen nicht auf die genannten Lückenschlüsse am Siegtalradweg zu. Zudem sind beide vom Rhein-Sieg-Kreis betriebenen Planungen am Siegtalradweg inzwischen planerisch weiter entwickelt und sollen in den nächsten Jahren baulich umgesetzt werden.</p> <p>Die Weiterführung der Hauptachse bis Leuscheid wird erstmalig durch die Gemeinde thematisiert und kritisch gesehen. Zwar ist die empfohlene Route auf der alten Kreisstraße durchaus für den touristischen Radverkehr geeignet – die Haupttrouten sollen aber dem Alltagsradverkehr dienen. Für Pendler Richtung Siegburg/Köln ist zudem der Bahnhof Herchen kürzer erreichbar. Aufgrund der Steigungsverhältnisse aber auch dem Fehlen einer geeigneten Trasse, ist diese Verbindung nicht als Hauptachse geeignet.</p> <p>Änderungen in der Linienführung sind grundsätzlich möglich, allerdings ist die bisherige Strecke als Radverkehrsnetz NRW bereits beschildert. Diese Beschilderung ist unter Berücksichtigung des festgelegten Verfahrens anzupassen. Eine Verlegung des Radverkehrsnetzes NRW wird in diesem Fall unterstützt, weil die Straße über Gierzhagen-Rommen-Schönenbach wegen der Sperrung der B256 für Motorradfahrer am Wochenende verstärkt von diesen Verkehrsteilnehmern genutzt wird und sich somit die Verkehrssicherheit für Radfahrer verschlechtert hat.</p>
8	<p>Stadt Siegburg, Stellungnahme vom 27.03.2014</p> <p>Die Stadt Siegburg weist darauf hin, dass im Gegensatz zu den Ausführungen im Gutachten die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof Siegburg für Fahrräder gut organisiert sind. Viele neue Fahrradabstellanlagen wurden aufgrund der hohen Nachfrage in den letzten Jahren geschaffen. Von den 550 Plätzen ist ein Großteil überdacht.</p> <p>Für die im Gutachten aufgeführte Engpässe Zeithstraße und Luisenstraße gibt es nach Einschätzung der Stadt Siegburg keine Handlungsnotwendigkeit. Die Defizite im Bereich der ehemaligen Bahntrasse sind inzwischen behoben.</p>	<p>Die Stadt Siegburg hat in der Tat auf den stark wachsenden Bedarf an Radverkehrsabstellmöglichkeiten am Bahnhof reagiert. Die Nachfrage hat aber inzwischen eine Größenordnung erreicht, wo ein qualitativ höheres Angebot gerechtfertigt wäre. Dies könnte auch nach Auffassung der Verwaltung eine offizielle Radstation sein.</p> <p>Die beiden Engpässe sind noch einmal detaillierter zu untersuchen.</p>

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
9	<p>Stadt Rheinbach, Stellungnahme vom 27.03.2014</p> <p>Die Stadt Rheinbach begrüßt das Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreises. Die im Gutachten identifizierte Engstelle und die hierzu erarbeiteten Planungsempfehlungen zur Sicherung des Radverkehrs werden zunächst im straßenverkehrsrechtlichen Anhörungsverfahren geprüft. Eine abschließende Stellungnahme erfolgt nach dessen Abschluss sowie Behandlung im zuständigen Ausschuss.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
10	<p>Gemeinde Alfter, Stellungnahme vom 28.03.2014</p> <p>Die Gemeinde Alfter unterstützt grundsätzlich das Radverkehrskonzept und strebt künftig eine Optimierung der Radwegesituation im Gemeindegebiet an.</p>	<p>Als Modellkommune für kommunales Mobilitätsmanagement ist die Gemeinde Alfter auf einem guten Weg, die Nahmobilität zu fördern.</p>
11	<p>Stadt Niederkassel, Stellungnahme vom 31.03.2014</p> <p>Die Stadt Niederkassel kritisiert die aus ihrer Sicht unzureichende Beteiligung im Rahmen der Konzeptaufstellung.</p> <p>Folgende Änderungen werden für Niederkassel vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> Änderungen in der Darstellung der Haupttrouten, zusätzliche Haupttroute durch die Ortslage entsprechend dem kommunalen Radverkehrskonzept, Fahrradabstellanlagen sind bereits ausreichend installiert, der im Gutachten ausgewiesene Konfliktbereich „Provinzialstraße“ wird nicht als solcher gesehen. Allerdings sieht die Stadt Niederkassel durchaus die Notwendigkeit den Radverkehr über alternative Routen zu führen. 	<p>Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.</p> <p>Die Darstellung (Verlängerung der Hauptachse Richtung Köln) ist anzupassen. Eine zusätzliche Hauptachse in geringer Entfernung und parallel zum Rheinradweg kann nicht empfohlen werden. U. U. kann nach Fertigstellung der Umgehungsstraße L269n die alte Straße als alternative Hauptachse für den Alltagsradverkehr entwickelt werden. Auf der Provinzialstraße gibt es heute keine Anlagen zur Sicherung des Radverkehrs. Vor diesem Hintergrund ist die Ausweisung als Konfliktbereich grundsätzlich gerechtfertigt. Der Vorschlag der Stadt wird unterstützt, alternative Routenführungen zu prüfen.</p>
12	<p>Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, Stellungnahme vom 31.03.2014</p> <p>Bei den Engstellen in der Baulast von Straßen.NRW wird darauf verwiesen, dass neue Radwege an Landesstraßen durch den Regionalrat priorisiert werden. Bei Radwegen an Bundesstraßen müssen die Ressourcen für die Planung zur Verfügung stehen.</p> <p>Bei Markierung von Schutzstreifen außerorts</p>	<p>Das Programm Radwege an Landesstraßen (UA IIr) ist aus Sicht der Verwaltung deutlich unterfinanziert. Da mit dem bisherigen Budget nur ein bis zwei Maßnahmen pro Jahr im gesamten Regierungsbezirk Köln umgesetzt werden können, sind langfristig allenfalls punktuelle Verbesserungen für Radwege an Landesstraßen zu erwarten. Für die Planung</p>

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
	sollte der derzeit laufende Modellversuch abgewartet werden. Aktuell sind diese gemäß StVO nicht zulässig.	von Radwegen an Bundesstraßen fehlt es aus Sicht der Verwaltung vor allem an Personal beim Landesbetrieb.
13	<p>Stadt Bad Honnef, Stellungnahme vom 31.03.2014</p> <p>Die Stadt Bad Honnef bittet um Aufnahme von zwei zusätzlichen Engstellen auf den Hauptachsen.</p>	Die Engstellen werden zur Kenntnis genommen und sind bei der Umsetzung des Konzeptes zu berücksichtigen.
14	<p>Stadt Meckenheim, Stellungnahme vom 31.03.2014</p> <p>Die Stadt Meckenheim sieht Änderungsbedarf bei den multimodalen Verknüpfungspunkten und kritisiert Maßnahmenvorschläge wie z.B. beheizte Wartebereiche an den DB-Haltepunkten im Stadtgebiet.</p> <p>Zusätzlich werden Hinweise zu Netzlücken und notwendige Lückenschlüsse in Richtung Rheinland-Pfalz gegeben.</p>	<p>Die Kritik ist zum Teil gerechtfertigt. An vielen kleineren Bahnhöfen beschränken sich die Serviceeinrichtungen für die Fahrgäste auf die Bereitstellung eines Fahrscheinautomaten. Für diese Stationen stehen andere Serviceverbesserungen im Vordergrund; beheizte Wartebereiche sind wenn überhaupt langfristig und erst bei deutlich höheren Fahrgastzahlen sinnvoll.</p> <p>An zentralen Verknüpfungspunkten, wie dem Bahnhof Meckenheim sollten diese Serviceeinrichtungen jedoch zum Standard gehören.</p> <p>Die zusätzlichen Hinweise zu den Netzlücken und den fehlenden Verbindungen in Richtung Ahr werden zur Kenntnis genommen und sind zu berücksichtigen.</p>
15	<p>Stadt Königswinter, Stellungnahme vom 31.03.2014</p> <p>Die Stadt Königswinter begrüßt das kreisweite Radverkehrskonzept sieht aber Nachbearbeitungsbedarf. Die Stadt Königswinter richtet einen interfraktionellen Arbeitskreis zum Radverkehr ein, der zusammen mit dem Rhein-Sieg-Kreis und dem Gutachter den Konzeptentwurf weiterentwickeln soll.</p>	<p>Eine Überarbeitung des Konzeptes ist grundsätzlich möglich. Die Umsetzung des Konzeptes soll jedoch weitgehend ohne gutachterliche Unterstützung auf Verwaltungsebene erfolgen. Durch das Maßnahmenbuch des Gutachters wurden sehr unterschiedliche Problemstellen untersucht und mit verschiedenen Maßnahmen beplant. Somit wurde ein breites Maßnahmenspektrum aufgezeigt, das auf fast alle Engstellen anwendbar ist.</p>
16	<p>Stadt Sankt Augustin, Stellungnahme vom 02.04.2014</p> <p>Die Stadt Sankt Augustin begrüßt und unterstützt die mit dem Radverkehrskonzept vorgeschlagene Förderung des Radverkehrs. Die dargestellten Potenziale für den Radverkehr werden mitgetragen.</p> <p>Hinsichtlich der multimodalen Verknüpfungspunkte wird auf Fehler</p>	<p>In polyzentrischen, stark verdichteten Räumen gibt es viele Möglichkeiten, Hauptachsen für den Radverkehr auszubilden. Sankt Augustin liegt im Zentrum eines solchen Raumes zwischen Bonn, Troisdorf, Siegburg und Hennef. Dies darf aber nicht dazu führen, dass ein enges Netz von zum Teil parallel laufenden Haupttrouten entsteht. Der Vorschlag der Stadt</p>

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
	<p>hingewiesen. Die Stadt Sankt Augustin wird hierfür Unterlagen nachreichen.</p> <p>Hinsichtlich der Hauptachsen werden Änderungen vorgeschlagen.</p>	<p>Sankt Augustin, dass die Festlegungen der Haupttrouten unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten erfolgen sollte, wird gefolgt. Hierfür sind gemeinsame Gespräche auch mit dem Baulastträger Straße.NRW notwendig.</p> <p>Die sonstigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
17	<p>Gemeinde Swisttal, Stellungnahme vom 10.04.2014</p> <p>Die Gemeinde Swisttal begrüßt das Radverkehrskonzept und sieht im vorgeschlagenen Sofortprogramm (Umsetzung SW1) für die Gemeinde eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p>	<p>Die Maßnahme befindet sich an der B56 in der Baulastträgerschaft von Straßen.NRW. Unter Verweis auf die Stellungnahme der zuständigen Regionalniederlassung sind zusammen mit dem Straßenverkehrsamt vertiefende Gespräche zu führen.</p>
18	<p>Stadt Troisdorf Stellungnahme vom 09.04.2014</p> <p>Die Stadt Troisdorf begrüßt das vorgelegte Radverkehrskonzept und sieht hierdurch eine gute Basis zur Förderung des Radverkehrs.</p> <p>Die Stadt Troisdorf ist zu einer konstruktiven Zusammenarbeit bereit.</p>	<p>Als Mitglied der AGFS verfügt die Stadt Troisdorf über eine langjährige Erfahrung im Bereich der kommunalen Radverkehrsförderung. Durch die angestrebte interkommunale Zusammenarbeit können sowohl der Rhein-Sieg-Kreis als auch die anderen Kommunen hiervon profitieren.</p>
19	<p>Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid, Stellungnahme vom 10.04.2014</p> <p>Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid weist auf den bereits geplanten und kurz vor der Umsetzung stehenden Lückenschluss an der B56 zwischen Pohlhausen und Heister hin. Der im Maßnahmenbuch vorgeschlagene Lückenschluss an der B507 wird als nicht realistisch angesehen und es wird eine neue Trassenführung der Hauptachse aufgezeigt.</p> <p>Für die Hauptachse nach Ruppichterath wird statt der Führung über Winterscheid (K17) eine Führung über Neunkirchen und die K50 vorgeschlagen.</p> <p>Auf die große Bedeutung des Lückenschlusses zwischen Remschoß und Heisterschoß im Zuge der L352 wird hingewiesen.</p> <p>Zu den E-Bikestrecken und bereits eingerichteten Lade- und Verleihstationen werden Hinweise gegeben. Zudem wird bekannt gegeben, dass die im Konzept vorgeschlagene Fahrradabstellanlage am neuen ZOB Antoniusplatz in</p>	<p>Der Vorschlag der Gemeinde zur Neuführung der Hauptachsen im Zuge der B507 sowie nach Ruppichterath ist detaillierter zu prüfen und mit den betroffenen Kommunen abzustimmen.</p> <p>Die sonstigen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Lückenschluss im Zuge der L352 wird aktuell von Straßen.NRW geplant. Eine bauliche Umsetzung erfolgt voraussichtlich in 2015.</p> <p>Das Thema Fahrradmitnahme im ÖPNV wird gerne aufgegriffen. In anderen vor allem touristisch geprägten Regionen sind die Rahmenbedingungen deutlich einfacher und kostengünstiger.</p>

	Stellungnahme der Kommunen	Wertung durch die Verwaltung
	<p>Kürze umgesetzt wird.</p> <p>Die Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid sieht Verbesserungsbedarf bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV insbesondere in den Busse.</p>	
20	<p>Stadt Bornheim, vorläufige Stellungnahme vom 09.04.2014</p> <p>Die Stadt Bornheim begrüßt die Initiative des Rhein-Sieg-Kreises für ein kreisweites Radverkehrskonzept, das auch eine Unterstützung der kommunalen Radverkehrsplanung darstellt.</p> <p>Die Stadt Bornheim kritisiert, dass das Maßnahmenkonzept ausschließlich auf Basis von Erhebungen der Kommunen beruht. Zusätzlich wird eine Hauptachse zwischen Hersel und Roisdorf sowie im Zuge der Verbindung, die im Rahmen des Wettbewerbs „Radschnellwege“ zwischen Bornheim-Alfter und Bonn entwickelt wurde, gefordert.</p> <p>Auf Fehler bei den Netzlücken BOR1 und BOR2 wird hingewiesen.</p> <p>Bei den Maßnahmen zu den multimodalen Verknüpfungspunkten erfolgt eine detaillierte Bestandsaufnahme und Überarbeitung im Rahmen des kommunalen Radverkehrskonzeptes.</p>	<p>Bezüglich der Erhebungen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.</p> <p>Die Hauptachsen sollten dem Wunsch der Stadt Bornheim entsprechend ergänzt werden.</p> <p>Die Netzlücken sind im Rahmen der gemeinsamen Befahrung der Hauptachsen noch einmal zu prüfen.</p>
21	<p>Stadt Lohmar, Stellungnahme vom 15.04.2014</p> <p>Die Stadt Lohmar begrüßt ausdrücklich das Engagement des Rhein-Sieg-Kreises zur Förderung des Radverkehrs.</p> <p>Die Stadt Lohmar teilt mit, dass sie als neues Mitglied der AGFS den Radverkehr weiterentwickeln wird. Hierzu zählen der Abbau von Engstellen und die Verbesserung der multimodalen Verknüpfung. Die im Konzept vom Gutachter vorgeschlagenen Fahrradboxen am Haltepunkt Honrath (RB25) werden aktuell geprüft, wobei die Erweiterung um eine Ladestation für E-Bike bzw. Pedelec überlegt wird.</p>	<p>Die Stadt Lohmar hat in den letzten Jahren den Radverkehr entscheidend weiterentwickelt und ist ein wichtiger Motor für die Förderung des Radverkehrs im gesamten Rhein-Sieg-Kreis geworden.</p>