

SkB Leuning nahm Bezug auf den der Vorlage beigefügten Übersichtsplan (handschriftlich S. 39 der Einladung). Dort sei eine Verengung in Höhe der Hausnummer 39 eingeplant. Zur Verkehrsberuhigung wäre es sicherlich sinnvoll, diese weiter in Richtung Ortsausgang (zur Einmündung der Straße Am Mattengraben) zu verschieben. Er bitte um Prüfung, ob dies möglich sei. Gleichzeitig erkundigte er sich nach der zeitlichen Abfolge der Maßnahme.

SkB Schroerlücke erklärte, beim Ausbau von Straßen fehlten ihm grundsätzlich Maßnahmen für den Radverkehr. In den Ortslagen könnten doch Schutzstreifen vorgesehen werden, wenn der Baukörper keine ausreichende Fläche für einen Radweg biete. Es dürfe nicht auf Schutzmaßnahmen verzichtet werden, weil keine Fahrradfrequenz bestehe; vielmehr müsse der Radverkehr sicherer geführt und deutlicher gekennzeichnet werden, damit mehr Radfahrer die Strecke nutzen.

Herr Andres, Abteilung Kreisstraßenbau, antwortete, die Einengung sei bisher nicht verschoben worden, weil nur ein Abschnitt innerorts ausgebaut werde. Er könne dies aber noch einmal prüfen. Außerdem würden zum Ausbau noch Bürgerversammlungen abgehalten, bei denen dies vorgebracht werden könnte. Die Umsetzung der Maßnahme sei vorbehaltlich einer Förderzusage für 2020 geplant.

Bei der festgestellten geringen Verkehrsbelastung auf der K 9 ginge es nicht allein um den Radverkehr, sondern um das Verkehrsaufkommen insgesamt. Wegen der geringen Verkehrsbelastung – 1.000 Fahrzeuge – wurde der hier auszubauende kleine Abschnitt im Rahmen des Projektes „Radwege an Kreisstraßen“ gar nicht weiter untersucht.

Ein Angebotsstreifen neben dem bereits vorhandenen Parkstreifen führe zu einer Verkehrsgefährdung, z.B. bei unachtsamem Türöffnen.

SkB Leuning erkundigte sich noch einmal nach der Bürgerversammlung.

Herr Andres teilte mit, für die K 63 in Wachtberg habe die Bürgerversammlung schon stattgefunden, für die K 9 werde sie zu Beginn des Jahres 2019 durchgeführt.

Abg. Gasper hinterfragte die in der Vorlage angegebenen Gesamtbruttobaukosten von voraussichtlich 850.000,-€. Er wollte wissen, ob die enormen Kostensteigerungen im Straßenbau in den veranschlagten Kosten berücksichtigt wurden.

Herr Andres bestätigte dies.

SkB Kurth dankte Herrn SkB Schroerlücke für die Ausführungen zu einem sicheren Radverkehr und fragte ergänzend nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h.

Herr Andres antwortete, dass bei den Planungen von Kreisstraßen innerorts immer von der Richtgeschwindigkeit 50 km/h ausgegangen werden muss. Eine Tempo-30-Zone sei auf klassifizierten Kreisstraßen nur bei besonderen Situationen möglich, z.B. Krankenhaus, Kitas, Schulen, Altenheime. Dann könne auf einer Länge von 300 m eine entsprechende Ausschilderung erfolgen. Das sei aber auf diesem Abschnitt nicht der Fall.

Abg. Heinsch fragte nochmal in Bezug auf die genannte Kostensteigerung, ob schon einmal darüber nachgedacht worden sei, Baumaßnahmen zurückzustellen, bis sich die Preise wieder relativiert hätten.

Herr Andres erwiderte, er gehe nicht davon aus, dass sich die Preise in den nächsten Jahren reduzieren werden. Dann müssten die Baumaßnahmen des Kreisstraßenbaus für die nächsten 5 bis 10 Jahre ausgesetzt werden.

SkB Schroerlücke betonte nochmal, dass es ihm um eine sichere Straßenverkehrsführung auch für Radfahrer gehe. Bei Ausweisung eines Schutzstreifens würden auch die parkenden Autofahrer mehr auf Radfahrer achten. Bei der Verkehrsplanung sollten künftig Radfahrer grundsätzlich mehr Beachtung finden.

SkB Kurth verwies auf das gezeigte Bild (handschriftlich S. 35 der Einladung: Hindernis Pfosten/Baum). Hier hätte ein Durchfahren für Radfahrer zwischen Pfosten und Baum geplant werden können. Stattdessen müsse der Radfahrer auf die Straße ausweichen.

Herr Pütz, Leiter des Straßenverkehrsamtes, erklärte, bei der Planung müsse man sich grundsätzlich an den räumlichen Gegebenheiten orientieren. Hier sei das Straßenverkehrsamt erst einmal außen vor. Natürlich werde anschließend noch einmal geschaut, wie man die Straßenverkehrsführung sicherer machen könne. Ein Schutzstreifen könne auch nicht „einfach aufgemalt“ werden, sondern es müssten bestimmte Rahmenbedingungen eingehalten werden (z.B. verbleibende Straßenbreite für den Fahrzeugverkehr).

Abg. Geske betonte, dass deutlich angezeigt werden müsse, wo der Radfahrer einen Radweg oder Schutzstreifen nutzen könne und wo er auf der Straße fahren müsse (z.B. durch eine entsprechende Markierung auf der Straße).

Herr Pütz antwortete, er kenne diese sog. „Schleusen“. Dieser Vorschlag sei aber nur umsetzbar, wenn man verschiedene Alternativen, einen Fahrweg und einen Geh- bzw. Radweg habe. Hier seien diese Rahmenbedingungen aber nicht gegeben.

SkB Kicinski bemerkte, für Maßnahmen zum Radverkehr müsse die Straße im Gesamten betrachtet werden. Hier ginge es um einen kleinen Ausbauabschnitt innerorts von ca. 250 m. Zusätzliche Sicherungsmaßnahmen auf einem so kleinen Abschnitt nutzten dem Radfahrer wenig, wenn sie davor oder dahinter nicht entsprechend weitergeführt würden.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte abschließend fest, dass es hier nicht nur um den kleinen Ausbauabschnitt in Swisttal-Ollheim gehe, sondern vielmehr grundsätzlich um eine sichere Radverkehrsführung an Kreisstraßen. Insofern sei das Beispiel Swisttal-Ollheim nicht gerade zielführend. Vielleicht könne man das in einer späteren Sitzung noch einmal diskutieren und dann vielleicht auch einen Vertreter vom ADFC zu diesem Thema einladen.