



An den
Bürgermeister der Stadt Rheinbach
Herrn Stefan Raetz
Schweigelstrasse 23
53359 Rheinbach

Joachim Schollmeyer
Rat der Stadt Rheinbach
Fraktion
B90/Die Grünen

den 21. Juli 2013

Radwegekonzept für die Stadt Rheinbach

Sehr geehrter Herr Raetz,

ich bitte Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung: Umwelt, Planung und Verkehr und ggf. auch des Ausschuss für Standortförderung: Gewerbe, Wirtschaft, Tourismus und Kultur zu setzen.

Antrag

Die Verwaltung möge ein Radwegekonzept für die Stadt Rheinbach entwickeln, das folgende Aspekte im Hinblick auf die Entwicklung einer gesunden, Bewegung aktivierenden Infrastruktur beinhaltet:

- Bürger durch gezielte Verbesserung dazu anregen, häufiger zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV unterwegs zu sein. Insbesondere sollten Bedienstete der Verwaltung und öffentlicher Einrichtungen dazu ermuntert werden, auf dem Weg zur Arbeit und bei Dienstgängen diese Fortbewegungsarten zu bevorzugen.
- Eine Ist-Aufnahme der vorhandenen Radwege mit Bewertung des Zustands und Festlegung eines Zeitplans für notwendige Reparaturen, Ergänzungen und Erneuerungen.
- Ein umfassendes Radwegekonzept für das gesamte Gebiet der Stadt Rheinbach mit Darstellung aller existierenden und zukünftig geplanten Radwege incl. Zeitschiene.
- Klare Ausweisung von Radwegen und -strecken, insbesondere in den Außenbereichen und Verbindungen zu den Nachbarkommunen.
- Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) mit dem Ziel, Anregungen, Unterstützung und Fördergelder für notwendige Maßnahmen zu erhalten.
- Ernennung eines 'Fahrradbeauftragten' (Ehrenamtler oder Mitarbeiter der Verwaltung), der in Kooperation mit dem ADFC Bonn das vom ADFC 1998 entwickelte Konzept auf den heutigen Stand aktualisiert und nach Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung ordnet, sowie die Umsetzung begleitet.

Begründung

Am 5. September 2012 hat das Kabinett den von Verkehrsminister Peter Ramsauer lanzierten nationalen Radverkehrsplan bis zum Jahr 2020 beschlossen und damit ein Vorhaben aus dem schwarz-gelben Koalitionsvertrag umgesetzt. Das Maßnahmenpaket soll dazu beitragen, den Radverkehrsanteil von 10 auf 15 Prozent zu steigern. In der Pflicht sieht der Verkehrsminister beim Radwegebau besonders die Kommunen. Ramsauer möchte, dass Radfahren "Teil einer sauberen Transportkette von Tür zu Tür wird", insgesamt stärker ins Bewusstsein der Menschen gerückt und durch Pilotprojekte attraktiver und sicherer gemacht wird. Durch Pedelecs (Elektromotor-unterstützte Fahrräder) hat sich der Einzugsbereich des Rades nochmals deutlich erweitert, öffentliche Fahrradverleihsysteme und Bike-and-Ride-

Anlagen schaffen zusätzliche Potenziale zur Nutzung des Fahrrads auch im ländlichen Raum. Mittlerweile fährt man auch mit dem Rad zur Arbeit. Unter jungen Erwachsenen verlieren Führerschein und Autobesitz an Bedeutung. Zudem gibt es handfeste Vorteile, die zum Radfahren führen: Man kann am Stau vorbeifahren, nahe am Fahrtziel parken und sich körperlich betätigen. So gesehen ist das Rad fahren kein Verzicht, sondern ein Gewinn. Dieser Mobilitätstrend muss auch in der Infrastruktur der Stadt Rheinbach entsprechend berücksichtigt werden.

Zu Beginn der aktuellen Ratsperiode wurde das Schlagwort "Integriertes Radwegekonzept" programmatisch in den Raum gestellt. Bis heute hat sich allerdings wenig getan: Ein Radweg durch den Park, die zwangsläufige Neuanlage von Radfahrspuren im Weilerfeld und der Villeneuwer Straße (mit einigen aufrüttelnden Verkehrshindernissen bestückt) und die Öffnung der Bahnhofstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr ist alles, was diesem Konzept zuzuordnen ist. Wesentliche Teile der Innenstadt bleiben den Radfahrern unerschlossen. Weiterhin ist es ein gefährliches Unternehmen, sich vom Dreeser Tor zum Vogtstor mit dem Fahrrad fortzubewegen. Radwege, wie in der Neugartenstraße, der Turmstraße (siehe Foto im Anhang), dem Ölmühlenweg oder durch den Stadtwald nach Merzbach sind in einem erbarmungswürdigen Zustand. Viele Radfahrer weichen deshalb auf die Straße aus, so dass nicht selten durch Überholmanöver von Autofahrern kritische Verkehrssituationen entstehen. Radwege bzw. -spuren enden oft unvermittelt und stellen Radfahrer vor das Problem, sich in den Autoverkehr einzuordnen, wie z.B. in der Koblenzer, der Meckenheimer oder der Brahmstraße (siehe Foto im Anhang) oder der Grabenstraße bzw. der Keramikerstraße im Bereich parallel zur Bahnstrecke. Im Hochschulviertel sind großzügige Radwege angelegt, allerdings teilweise ohne das entsprechende blaue Schild (z.B. Curie-Straße, Liebig-Straße). Wohin Radwege führen, weiß meist nur der Ortskundige - auf den Wegen zu den Ortsteilen und den Nachbargemeinden fehlen jegliche Hinweise und zwingen unkundige Radfahrer und Fußgänger, sich entlang der Land-, Kreis- und Bundesstraßen zu bewegen, die nicht immer optimal für andere Fortbewegungsarten als per Kfz ausgelegt sind.

Bereits 1998 hat der ADFC Bonn angeboten, die Stadt Rheinbach bei ihren Überlegungen für die Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr beratend zu unterstützen und ein Radwegekonzept für Rheinbach entwickelt (siehe Anhang), das – wie dem vorangehenden Abschnitt zu entnehmen ist – leider nur marginal umgesetzt wurde. Dieses Konzept hat weiterhin zum größten Teil Aktualität und sollte als Grundlage für zukünftige verkehrspolitische Maßnahmen im Hinblick auf den Fahrradverkehr in Rheinbach herangezogen werden.

In der Beschlussvorlage zum Antrag des Ratsherrn Walter Langer (SPD) vom 27.02.2013 (Aufnahme des Punktes "Ausbau in eine fahrradfreundliche Stadt" in die strategischen Ziele der Stadtentwicklung "Rheinbach 2030") führt die Stadtverwaltung an: "Insgesamt bleibt festzuhalten, dass das Thema Fahrradfreundlichkeit in Rheinbach bereits jetzt einen hohen Stellenwert innerhalb der strategischen Ziele der Stadtentwicklung besitzt und diese Handlungsrichtlinie in allen verkehrsrelevanten Projekten entsprechende Berücksichtigung findet." Die Realität widerspricht dieser Aussage: Zwar ist festzustellen, dass in den Neubaugebieten der Fahrradverkehr durch entsprechende Maßnahmen in hohem Maße berücksichtigt wurde, in der Kernstadt und den stark frequentierten Bereichen außerhalb dieser Neuansiedlungen ist der Status quo, der Gegenstand der Analyse des ADFC Bonn war, praktisch unverändert!

Die Radverkehrsinfrastruktur sollte in jeder Kommune und gleichzeitig auch auf Landesebene das Ergebnis einer integrierten und strategischen Planung sein. Der Radverkehrsplan ist demzufolge in Verkehrsentwicklungspläne aufzunehmen und unter Berücksichtigung anderer Verkehrspläne umzusetzen, wie z.B. mit dem abgestimmten Hauptachsenetz, westlicher Bereich, des Radverkehrskonzepts des Rhein-Sieg-Kreises (siehe Anhang). Für Rheinbach heisst dies, insbesondere für den innerstädtischen Bereich und die Hauptverkehrsadern unter Einbezug der Radwege des Kreisnetzes ein Planungskonzept zu entwickeln, das allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen gerecht wird und sich an den Trends orientiert, die auch durch den nationalen Radverkehrsplan deutlich gemacht werden. Die im Antrag angeführten Punkte sind als initierende Elemente für diese Planung zu sehen, die sich letztendlich auch in den Zielen des NKF niederschlagen sollten.

Links zu relevanten Webseiten:

<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de> (AGFS)

<http://www.stern.de/politik/deutschland/radverkehrsplan-2020-fahrrad-offensive-von-verkehrsminister-ramsauer-1889943.html> (Stern)

<http://www.youtube.com/watch?v=CUYCbGIUUto&feature=youtu.be> (SWR2 Kontext zum Thema "Mit dem Fahrrad auf der Überholspur - Wie sich die Radkultur verändert")

<http://www.general-anzeiger-bonn.de/region/rhein-sieg-kreis/Rhein-Sieg-Kreis-und-Bonn-wollen-Radschnellwege-errichten-article1063461.html> (General-Anzeiger Bonn)

Mit freundlichen Grüßen


Joachim Schollmeyer (Rat der Stadt Rheinbach, B90/Die Grünen)