

Anregungen aus dem Interfraktionellen Arbeitskreis „Radverkehr“ zum Radverkehrskonzept (Vorabzug, Stand: 20.06.2016)

Montag, 04.07.2016; 17:00 - 18:15 Uhr

Teilnehmende:

Name	
Herr Müller	CDU
Herr Liebers	CDU
Herr Bäsch	SPD
Herr Heitmann	SPD
Herr Metz	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Herr Monreal	ADFC
Herr Kalle	ADFC
Herr Gleß	IV
Herr Trübenbach	FB 6
Herr Knipp	FD 6/10
Herr Hennig	FD 6/10/1
Frau Schneider	FD 6/10/1

Stellungnahmen

1 Strategie und Konzeption		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
1.1	Das strategische Ziel „Fahrradfreundliches Sankt Augustin“ ist ein zu weicher Begriff. Das strategische Ziel muss griffiger sein (z.B. Erhöhung des Radverkehrsanteils).	Die Definition des strategischen Ziels „Fahrradfreundliches Sankt Augustin“ erfolgt im Rahmen der genannten Ober- und Unterziele (s. Abbildung 1). Die Ober- und Unterziele werden in der Maßnahmenkonzeption wiederum aufgegriffen und weiter konkretisiert.
1.2	Es sollen generelle Ziele formuliert werden: z.B. grundsätzlich Radverkehr mit motorisiertem Verkehr signalisieren und nicht mit dem Fußgängerverkehr; direkte, nicht abgesetzte Führung an Einmündungen; Radwege über 1,5 m Breite automatisch für beide Fahrrichtungen freigeben.	Grundsätzlich können Inhalte im Bereich der operationalen Ziele ergänzt werden. Welche Ziele ergänzt werden sollen, ist in die Diskussion einzubringen.
1.3	Deutlichere strategische Ausrichtung formulieren: wo wollen wir 2020 stehen? Welche Radverkehrsanteile sollen 2020 erreicht werden?	Die Priorisierung im Kapitel Maßnahmenpriorisierung soll mit Umsetzungszeitpunkten verknüpft werden, die Wirkungskontrolle erfolgt über ein wiederkehrendes Monitoring. Referenzwert ist der Modal Split aus der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ 2008.
1.4	Mut zu innovativen Entscheidungen, Radverkehr auch ruhig punktuell privilegieren	Der Vorschlag wird unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der StVO unterstützt.
2 Infrastruktur		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
2.1	Grundsätzlich längere Grünphasen für Radverkehr schalten (nicht mit dem Fußgängerverkehr signalisieren).	Wo es nach RILSA möglich ist, soll dies für alle Neuanlagen umgesetzt werden. Die Bestandsanlagen werden nach und nach überprüft.
2.2	Deutliche Markierungen für den Radverkehr in Kreuzungsbereichen	Wo erforderlich, sollen verdeutlichende Markierungen umgesetzt werden.
2.3	Qualität der Nebenstraßen verbessern	Unter dem Vorbehalt ausreichender Haushaltsmittel und der Maßnahmenpriorisierung umsetzbar.
2.4	Beim Ausbau der Dornierstraße als Fahrradstraße holländische Standards ansetzen.	Zunächst soll eine Gestaltung nach ERA erfolgen. Darüber hinausgehende Gestaltungsvorschläge können geprüft werden.
2.5	Ansatz zur Pfosten-Beseitigung umdrehen: Alle entfernen, nur die absolut notwendigen Pfosten belassen. Ggf. Positionierung der Pfosten überarbeiten/korrigieren.	Es sollen ämterübergreifende Ortstermine an den in Frage kommenden Standorten durchgeführt werden. Dort werden die Einzelfallentscheidungen abgestimmt.
2.6	Markierungslösungen bei Pfosten nach aktuellem holländischem Standard umsetzen.	Die nach der Prüfung verbleibenden Pfosten sollen mithilfe einer Markierungslösung gesichert werden. Über die im Konzept vorgeschlagene Markierungslösung hinausgehende Gestaltungsvorschläge können gerne eingereicht werden.
2.7	Schutzstreifen entlang der L 121 (weniger umwegig als bestehende Verbindungen).	Derzeit ist die Anordnung von Schutzstreifen außerorts nach der StVO nicht möglich.
2.8	Beleuchtung von Radwegen sicherstellen (z.B. interkommunal zwischen Hangelar und Vilich-	Es werden Gespräche mit der Stadt Bonn geführt.

2		
Infrastruktur		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
	Mülldorf)	
2.9	Abstellanlagen sehr sinnvoll	Vorschlag: Auftragsvergabe für ein stadtweites Abstellanlagenkonzept.
2.10	Aus Sicherheitsgründen sind Radfahrstreifen sicherer als Schutzstreifen und daher nach Möglichkeit vorzuziehen.	Die Wahl der Führungsform erfolgt je nach örtlicher Situation, nicht alle Straßenquerschnitte sind dafür ausreichend, die breiteren Radfahrstreifen zu markieren. In diesem Fall ist die Markierung von Schutzstreifen eine gut machbare Alternative.
2.11	Maßnahmenvorschlag Kreuzung B 56/K 2 ist zu gefährlich, stattdessen sollte die Grünzeit für die Rechtsabbieger verlängert werden.	Die im Konzept vorgeschlagene Maßnahme wird als unkritische Lösung angesehen und auch vom ADFC als Maßnahme befürwortet. Im Längsverkehr passieren der Erfahrung nach kaum Unfälle zwischen Kfz und Fahrrad, darüber hinaus bestehen gute Sichtverhältnisse.
2.12	Radverkehrsanlagen durchgängig mit gefärbtem Asphalt ausführen (holländischer Standard).	Der Vorschlag wird nicht als eine generelle Lösung angesehen. Im Einzelfall ist eine farbliche Verdeutlichung von Gefahrenstellen aber sinnvoll.
2.13	Keinen Radfahr-/Schutzstreifen mit weniger als 1,70 m markieren, auch bei schmaler Kernfahrbahn (holländischer Standard).	Der Vorschlag soll Anwendung finden, wenn weder ERA noch StVO widersprechen.
3		
Wartung und Service		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
3.1	Grünschnitt auch bei Rad- und Fußwegen stärker verfolgen (regelmäßig)	Vorschlag: Für den Fall, dass beim Bauhof Engpässe bestehen, soll ein Kernnetz priorisiert werden, ähnlich wie beim Winterdienst.
4		
Umsetzung, Weiterführung und Zusammenarbeit		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
4.1	Welche Umsetzungszeiträume bestehen für das Konzept? Wie lassen sich neue Schäden in die Priorisierung einbeziehen?	Zur Umsetzung: siehe Kapitel Priorisierung. Im Rahmen des wiederkehrenden Monitorings können Prioritätensetzungen geändert werden.
4.2	Wie sind die Bestandsdarstellung einzuschätzen, was bedeutet „gut“, was bedeutet „mäßig“?	Eine Definition der Qualität der Radverkehrsanlagen wird in Kapitel 4.2 eingefügt.
4.3	Wie ist ein guter Status Quo zu halten?	Mit regelmäßigen Haushaltsansätzen kann Konstanz in der Qualität des Netzes erhalten werden. Prüfung aller verkehrlich relevanten Planungen auf Kompatibilität mit den Zielen des Radverkehrskonzeptes.
4.4	Welche zusätzlichen Kriterien können bei der Umsetzungsreihenfolge mit einbezogen werden (z.B. besondere Gefahrenlage, da keine Beleuchtung vorhanden ist; notwendige Kanalsanierung)?	Vorschlag: Entwicklung einer Checkliste.

4 Umsetzung, Weiterführung und Zusammenarbeit		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
4.5	Abstimmung mit den Nachbarkommunen soll einen deutlicheren Schwerpunkt bekommen	Entsprechende Kontakte zu den Nachbarkommunen werden intensiviert.
4.6	Verbindung nach Troisdorf im Zuge der Verbreiterung der A 59 (Brückenneubau) sollte berücksichtigt werden.	Die Radverkehrsverbindungen nach Troisdorf sollen im Rahmen des Konzeptes gestärkt werden. Im Fokus stehen dabei die beidseitigen Radwege am zukünftigen Neubau der Melanbogenbrücke sowie der Ersatz für den gesperrten Steg entlang der Eisenbahnbrücke über die Sieg. Weitere Verbindungen erscheinen von der Netzstruktur her nachrangig.
4.7	Schnelle Verbindungen zu den Nachbarkommunen schaffen.	Optimierung der Anbindung an die Nachbarkommunen im Hinblick auf die Reisezeit, wie im Konzept bereits dargestellt.

5 Formales		
<i>Nr.</i>	<i>Anregung</i>	<i>Stellungnahme der Stadtverwaltung</i>
5.1	Der Bestandsplan (Anlage 1) ist teilweise veraltet.	Nach Abstimmung im UPV wird der Bestandsplan abschließend geprüft und ggf. korrigiert.
5.2	Die Radverkehrsverbindung durch den Geistinger Sand soll in den Bestandsplan übernommen werden.	Die Trassenführung über die LKW-Zufahrt zum Gebiet „Geistinger Sand“ ist sehr ungünstig für den Radverkehr.
5.3	Die ortsteilbezogene Maßnahmenkonzeption (Kap. 8) sollte in den Anhang genommen werden, sodass mitunter das Konzept ohne Anlagen beschlossen werden kann und ausufernde Detaildiskussionen verhindert werden können.	Der Vorschlag soll übernommen und die ortsteilbezogene Maßnahmenkonzeption in den Anhang verschoben werden.
5.4	Wie ist das Bedürfnis der Bürger?	Die Bedürfnisse der Bürger wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung bereits abgefragt.