Herr Schütze erläuterte, dass die Siegstraße in dem Bereich relativ gefährlich ist. Kurz vor dem Kurvenbereich gebe es parkende Autos, so dass ein Überholvorgang notwendig wird. Das sei für PKW-Fahrer gefährlich, aber noch gefährlicher für Fahrradfahrer, wenn u. U. auch ein LKW entgegen kommt.
Er verwies auf einen CDU-Antrag von vor etwa zwei Jahren auf Ausweitung des Schutzstreifens für Radfahrer. Die Situation sei aktuell so, dass die Ausweitung des Radfahrstreifens an der Stelle eher problematisch ist.
Der Antrag ziele darauf ab, zunächst ein Parkverbot einzurichten, um dort die Gefahr zu entschärfen und dann im Nachgang den Radfahrstreifen auszuweiten.

Herr Metz verwies auf den damaligen Antrag der CDU-Fraktion (Sitzung vom 08.05.2019, DS-Nr. 19/0191, UPV).
Auf der ganzen Siegstraße gebe es Probleme, die in Bezug auf die Radverkehrsführung zu regeln sind.
Ein Schutzstreifen solle wegen einer einheitlichen Radverkehrsführung nicht stückweise sein. Der Bereich, der im Antrag enthalten ist, schließe an den Schutzstreifen an, man würde also die bestehenden Schutzstreifen um 100 Meter nach Norden verlängern.
Deshalb sei die Prüfung hier offen. Entweder verlängere man den Schutzstreifen oder richte ein Parkverbot ein. Auf jeden Fall sei es eine Verbesserung in dem Bereich. Die gesamte Radverkehrsführung auf der Siegstraße könne dann in einer Gesamtplanung mit dem Landesbetrieb besprochen werden.

Herr Quadt merkte an, dass man ein Halte- bzw. Parkverbot nicht benötige, wenn der Schutzstreifen bald eingerichtet würde.
Die Anfrage (Sitzung vom 09.02.2022, DS-Nr. 22/0082) sei bewusst gestellt worden, weil, jahrelang nichts passiert sei, obwohl es im UPV einstimmig beschlossen wurde.
Dann sei auf einer Seite ein Stück markiert worden, und die weitere Verfolgung sei liegengeblieben.
Er wollte wissen, wann die Verwaltung eine realistische Chance sieht, den Schutzstreifen umzusetzen, vielleicht auch nur ein Teilstück bis zu den bestehenden Radwegen.
Es gebe noch mehr brenzlige Stellen als nur in der Kurve, auch in anderen Straßen.

Herr Gleß wies darauf hin, dass der FB 1 für die Angelegenheit federführend, aber in der Sitzung nicht anwesend sei. Sein persönlicher Eindruck von dieser Ecke sei, dass es sich um eine sehr schwierige Stelle handelt.

Herr Kalle ergänzte, dass intensiv geprüft werden müsse, wie es dort gemacht werden kann. Sinngemäß sei von FB 1 die Aussage gemacht worden, dass selbstverständlich geprüft wird, ob dort ein Halteverbot eingerichtet werden kann, wenn dies so beschlossen wird.
Dort würden dann ein paar Schilder aufgestellt. Wenn man jetzt markiere und anschließend feststelle, dass ummarkiert werden muss, sei die Fahrbahndecke kaputt. Darüber müsse man sich im Klaren sein.

Auf Frage von Herrn Quadt erläuterte Herr Kalle, dass nicht mit Farbe markiert wird, sondern mit Kaltplastik. Wenn es von der Fahrbahndecke wieder entfernt wird, sei die

Fahrbahndecke definitiv kaputt. Daher müsse eine Markierung sofort beim ersten Auftragen auf die Asphaltdecke richtig sein.
Es gebe teilweise die Problematik, dass die Überholabstände bei markierten Straßen kleiner sind, als wenn keine Markierungen vorhanden sind.
Es werde dort keine ideale Lösung geben, weil der Platz dort sehr eng ist.

Herr Metz erläuterte, dass derzeit am Beginn der Kurve ein Schutzstreifen markiert ist.
Aufgrund des Straßenquerschnitts funktioniere außer Schutzstreifen nichts. Einen Radfahrstreifen gebe der Querschnitt nicht her. Auch für separate Rad-/Gehwege sei es zu schmal und mit den Einfahrten nicht praktikabel. Langfristig werde da, wenn überhaupt, nur ein Schutzstreifen funktionieren. Daher solle man bei der Prüfung mutig sein.