

Gemeinde Eitorf
DER BÜRGERMEISTER

ANLAGE
zu TO.-Pkt.

interne Nummer **XII/0759/IV**

Eitorf, den 28.07.2008

Amt 60 - Amt für Bauen und Umwelt

Sachbearbeiter/-in: Klaus Schlein

Bürgermeister

i.V.
Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

Ausschuss für Planung und Verkehr 03.09.2008

Tagesordnungspunkt:

Fahrradfreundliches Eitorf
Antrag der BfE-Fraktion vom 05.07.2008

Beschlussvorschlag:

Begründung:

I.
Der Antrag ist als **Anlage 1** beigelegt. Diesbezüglich ist konzeptionell zunächst zu unterscheiden – wobei von der Nutzung her selbstverständlich Überschneidungen gegeben sind:

a) Freizeitfahrten:

Zum einen gibt es Radwege, eigens angelegt oder auf vorhandenen Straßen und/oder Wirtschaftswegen, die über eine Beschilderung zum Zwecke des Radtourismus, also für **Freizeit- und Erholungszwecke**, angelegt bzw. ausgeschildert werden. Dazu ist eine System vorhanden und wird auch fortlaufend ergänzt.

b) Täglicher Bedarf:

Zum anderen gibt es Radwegeführungen, die dem nicht-touristischen Radfahrer die täglichen Wege für **Zweckfahrten** (Einkauf, Arbeitsweg, Schulweg usw.) ermöglichen oder vereinfachen und sicherer machen sollen.

In der Gemeinde Eitorf sind im Sinne einer einheitlichen Konzeption und Ausschilderung vorhanden:

Radwegenetz NRW- rot-weiße Beschilderung (ohne Nummer)

Es handelt sich um ein landesweites Netz von fahrradfreundlichen Achsen, das primär dem täglichen Bedarf dient, aber auch die Belange des Freizeitfahrens berücksichtigt (Quelle_ Landesregierung NRW). Die Finanzierung der erfolgten Beschilderung erfolgte zu 100 % durch das Land NRW. Die Kommunen tragen die Folgekosten (Ersatzbeschaffung).

Radrundwege

Es handelt sich um vom Kreis geplante Wegeführung mit Nummerierung, rot-weiß, wenn in NRW-Netz integriert, grün-weiß, wenn isoliert.

Übergreifend befasst sich das Projekt „RadRegion Rheinland“ im Rahmen der Regionale 2010 mit der planvollen Vernetzung und Ergänzung des bestehenden Radverkehrsnetzes – auch in der Gemeinde Eitorf. Zu nennen ist zum einen ein kürzlich gestellter Zuwendungsantrag, mittels einer kurzen Verbindung zwischen Asbacher Straße und Burgstraße die Benutzer des R 27 auf einer weniger belasteten und touristisch interessanteren Route nach Norden an den Sieg-Radwanderweg zu führen (über Burgstraße, Nachtigallenweg, Leienberg, Gartenstraße). Auch die im Rahmen des Regionale 2010-Projektes angestrebte durchgängige Anlegung und Ausweisung eines familienfreundlichen Radwanderweges an der Sieg gehört in diesen Zusammenhang.

Die **Anlage 2** verschafft eine Übersicht über das bestehende Netz. Die Übersicht zeigt, dass einige bedeutende Siedlungsteile über eine außerorts (wo der Kfz-Verkehr schnell ist) verlaufende, für Radfahrer sichere Verbindung zum und vom Zentralort verfügen – und zwar an den meistbelasteten Landesstraßen L 333 und L 86.

II.

Vorrangiges Ziel des Antrages scheint eine Konzeption für die Zwecke des täglichen Bedarfs zu sein. In dem Zusammenhang sind folgende StVO-Regeln für Radfahrer von Bedeutung:

- Fahrradfahrer müssen die Fahrbahn benutzen und möglichst weit rechts fahren.
- Kinder bis 8 Jahre müssen, Kinder bis 10 Jahre dürfen den Gehweg benutzen.
- Radwege müssen benutzt werden, wenn sie durch das blau-weiße „Fahrrad-Schild“ für die jeweilige Fahrtrichtung (oder für beide) ausgewiesen sind. Diese Wege sind grundsätzlich für Kfz verboten.
- Radwege in Fahrtrichtung rechts, die vorhanden, aber nicht durch das eben genannten Zeichen ausgewiesen sind, dürfen benutzt werden.
- Ein durch eine unterbrochene weiße Linie auf der rechten Fahrbahnseite ausgewiesener Streifen hat keine Ge- oder Verbote zur Folge, sondern ist lediglich ein sog. „Angebots- oder Schutzstreifen“ für Fahrradfahrer.

Von diesen Regelungen ausgehend sind zwei grundsätzliche Möglichkeiten zu unterscheiden:

Unter das **Trennungsprinzip** fallen gesondert geführte und also solche ausgeschilderte Radfahrstreifen, die entweder baulich (Hochbord oder Trennstreifen) oder mittels Farbmarkierung von der Fahrbahn abgegrenzt sind. Sie vermitteln an Innerortsstraßen mit hoher Verkehrsbelastung (in Eitorf z.B. die Asbacherstraße oder die Bahnhofstraße) größtmögliche Sicherheit, haben allerdings auch den höchsten Umsetzungsaufwand und Platzbedarf, d.h. der entsprechende Platz wird dem motorisierten Verkehr und/oder den Fußgängern entzogen. Die Radfahrstreifen sind ausschließlich Radfahrern vorbehalten und werden gem. StVO entsprechend beschildert (Zeichen 237 „Sonderweg für Radfahrer“). Die Breite eines solchen, nur in einer Richtung zu befahrenden Streifens beträgt in der Regel 1,60 m. Neben Parkständen/streifen kommt noch ein Sicherheitsabstand von 0,25 m dazu. Die Breite der angrenzenden Fahrbahn soll innerorts mindestens 2,75 m breit sein.

Eine Mischform ist die Freigabe von Gehwegen für den Fahrradverkehr unter Verwendung des Zeichens 239 StVO (Gehweg) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Dieser Weg muss dann nicht, kann aber von Radfahrern verwendet werden. Er ist dann vom Kfz-Verkehr, nicht aber vom Fußgängerverkehr getrennt. Das Zeichen 239 setzt voraus, dass zum einen der Fußgängerverkehr nicht zu stark ist und zum anderen durchgängig mindestens 2,5 m Breite zur Verfügung stehen.

Nach überschlägiger Prüfung kommen diese Varianten an den Hauptverkehrsachsen in Eitorf nur in wenigen Bereichen überhaupt in Betracht. Dies bedürfte dann einer eingehenden Überprüfung und Konzeption. Zu beachten ist, dass Fahrradfahrern oft bzw. teilweise parallel zu den Hauptachsen die weniger belasteten Nebenstraßen zur Verfügung stehen, also dann frei gewählt werden können, wenn auf den Hauptachsen hohes Kfz-Aufkommen herrscht.

Beispiele:

Gewünschte Verbindung	Verkehrsärmere Alternative
Bahnhofstr. zw. Bahnhof und Achse Markt/Brückenstraße	Schulgasse Schmidtgasse
Asbacher Str. zw. Einmündung Lascheider Weg und Markt	Nachtigallenhain/Bergstr. Leienberg Bachstraße Cäcilienstraße (bei entspr. Entlastung des Be- reichs zw. Markt und Mittelstraße wäre ggf. Beidrichtungsfreigabe für Radfahrer evtl. mach- bar)
Sieg- und Poststraße von Osten zur Ortskern	Siegdamm/Siegpark Gartenstraße

Nicht getrennt von den übrigen Verkehrsarten sind die sogenannten Schutzstreifen. Hierbei handelt es sich um in der Regel 1,25 m bis 1,60 m breite Streifen, die mittels einer Leitlinie (Z. 340 StVO) auf der Fahrbahn markiert werden. Aber auch hier ist auf eine entsprechende Restbreite der Fahrbahn zu achten, denn die Schutzstreifen können, sollen aber möglichst nicht vom Kfz-Verkehr befahren werden. Sie vermitteln auch nur dann ein echtes „Sicherheitsgefühl“, wenn sie und die Restfahrbahn ausreichend dimensioniert sind, auch mit Blick auf begleitende Parkstreifen für den Kfz-Verkehr.

An den Hauptachsen in Zentralort Eitorf fehlen meist diese Voraussetzungen. Die verbleibende Restfahrbahn wäre zu schmal, so dass der Schutzstreifen regelmäßig von Kfz. (mit)benutzt würde, was dann dem Radfahrer kein oder nur ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermitteln würde. Eine genauere Untersuchung der räumlichen Möglichkeiten wäre in jedem Fall erforderlich.

III.

Das Aufzeigen von Perspektiven für den Radverkehr in Eitorf und das Erarbeiten entsprechender Lösungsmöglichkeiten war im Jahre 1999 das Thema einer Diplomarbeit der FH Köln. Die Arbeit liegt der Verwaltung vor. Letztmalig behandelt wurde sie in der APV- Sitzung vom 03.02.2003. Dort wurde sich aufgrund des Umfanges der Arbeit darauf verständigt, dass sie bei der Verwaltung eingesehen werden kann. Der Verfasser der Arbeit zeigt den Bestand sowie das Angebot der vorhandenen Radverkehrsanlagen und befasst sich mit der Sicherheit im Radverkehr. Weiterhin entwickelt er eine Radverkehrsnetzplanung für das Gemeindegebiet sowie für Ziele im Ortskern Eitorf.

Zur Gestaltung von Radwegen an vorhandenen Straßen im Ortskern, dem eigentlichen Problem und das Ziel des BfE- Antrages, zeigt er verschiedene Lösungsvorschläge auf, die jedoch aus Verkehrs- und Sicherheitsgründen skeptisch zu bewerten sind.

Die Verwaltung schlägt vor, vorerst keinen Beschluss in der Sache zu fassen. Eine Gesamtkonzeption mit entsprechenden Kosten würde nach Lage Dinge kaum im erwarteten Umfang baulich bzw. verkehrlich umsetzbar sein. Demgegenüber hält es die Verwaltung es für eine Daueraufgabe, punktuelle Verbesserungen (wie z.B. bei der Verbindung Burgstraße/Asbacher Straße an den Tennisplätzen) je nach Anlass und Gelegenheit baulich und regelungstechnisch anzugehen – sei es aus eigener Erkenntnis oder auf Anregung aus der Politik und/oder der Bürgerschaft.

Anlage(n)

- | | |
|----------|---------------------------|
| Anlage 1 | Antrag der BfE-Fraktion |
| Anlage 2 | Übersicht Radverkehrsnetz |