

BERICHT zu TOP 6

Antrag der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 21.08.2015: Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen in der Baulast des Kreises

Beratungsfolge:

08.09.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
24.11.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 08.09.2015 beauftragte der Fachausschuss die Verwaltung, in einem Sachstandsbericht das geltende Radwegekonzept zur Realisierung von neuen Radwegen entlang von Kreisstraßen vorzustellen und dringliche Sanierungsvorhaben zu den in der Baulast des Kreises befindlichen fahrbahnbegleitenden Radwegen darzustellen. Hiernach soll dann über den Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN vom 21.08.2015 bzgl. der Festlegung von Kriterien für die Planung und Realisierung von neuen Radwegen sowie zur Durchführung der Unterhaltung beraten und beschlossen werden.

Einleitend wird die Verwaltung dem Fachausschuss zum aktuellen Radwegekonzept vortragen und nachfolgend zu den einzelnen Punkten und den genannten Sanierungsvorschlägen des Antrages Stellung nehmen.

Radwegekonzept für den Kreis Heinsberg

In seiner Sitzung am 11.05.2010 wurde vom Kreistag nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 26.04.2010 und im Kreisausschuss am 29.04.2010 das derzeit geltende Radwegekonzept für den Kreis Heinsberg beschlossen. Zielsetzung dieses Radwegekonzeptes ist es, die bestehenden straßenbegleitenden Radwege mit touristisch interessanten Routenführungen zu kombinieren, um zum einen die mit dem Fahrrad mobilen Verkehrsteilnehmer sicher führen zu können und zum anderen, die Attraktivität des Kreisgebietes für Radwanderer zu steigern.

Bestand an Radwegen in der Baulast des Kreises (Stand 2009):

Kreisstraßennetz: rd. 179 km

Gesamtlänge an straßenbegleitenden Radwegen: rd. 74 km (rd. 41 % d. Kreisstraßennetzes)

Bei der Planung und Fortschreibung des integrierten (straßenbegleitenden und touristischen) Radwegenetzes wurde neben der Herstellung von Lückenschlüssen zwischen bestehenden Radwegen insbesondere auf die sichere Wegeführung zu Schulen, Freizeiteinrichtungen und Nahversorgungszentren in den Ortslagen sowie zu den touristisch interessanten Zielen geachtet. Darüber hinaus wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden gebeten, im Rahmen der Fortschreibung des Radwegekonzeptes eigene Vorschläge zu unterbreiten. Die hierzu eingereichten Vorschläge und Anregungen wurden von der Verwaltung geprüft und bei Anerkennung der Notwendigkeit in das Konzept mit aufgenommen. Keine Berücksichtigung fanden allerdings Vorschläge zur Streckenführung, wenn zum Radfahren geeignete Nebenwege vorhanden waren oder wenn aufgrund einer relativ geringen Verkehrsbelastung eine Gefährdung der Fahrradfahrer nicht zu erwarten war.

**Bericht zum Antrag der KT-Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN vom 21.08.2015:
Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen**

- 2 -

In den zurückliegenden Jahren wurden nachfolgende Radwegebaumaßnahmen durch den Kreis ausgeführt:

- K17 Vinteln – Langbroich rd. 720 m (Maßnahme Nr. 11)
- K22 Hilfarth – L227 rd. 2.950 m (Maßnahme Nr. 15)
- EK5 Kreisverkehr Westtangente
bis Wirtschaftsweg rd. 460 m
rd. 4.130 m

Durch Umstufungsmaßnahmen hat der Kreis folgende Radwegeteilstücke **erhalten**:

- K27 (L240) Geilenkirchen – B57n rd. 3.670 m
- K13 (L227) B221 – Gangelt rd. 5.150 m
- K17 (L227) Gangelt – NL-Grenze rd. 750 m
rd. 9.570 m

Durch Umstufungsmaßnahmen hat der Kreis folgende Radwegeteilstücke **abgegeben**:

- K5 HS, Geilenkirchener Str. rd. 1.350 m
- K5 HS, Westtangente rd. 940 m
- K5 Lieck rd. 950 m
- K5 Haaren – Kirchhoven rd. 3.250 m
- K27 Übach-Palenberg rd. 1.100 m
rd. 7.590 m

Neben den Neubau von Radwegen wurden somit seit 2009 durch Umstufung von Straßenstrecken mit fahrbahnbegleitenden Radwegen (d. h. Abgabe und Übernahme von Verkehrsflächen) - in der Bilanz - Radwegestrecken von rd. 2,0 km zusätzlich in die Baulast des Kreises übernommen.

Im Ergebnis stellt sich 2015 der Bestand an Radwegen in der Baulast des Kreises wie folgt dar:

Kreisstraßennetz: rd. 186 km

Gesamtlänge an straßenbegleitenden Radwegen: rd. 80 km (rd. 43 % d. Kreisstraßennetzes)

Das **touristische Radwegenetz** im Kreis Heinsberg, das sich überwiegend in der Baulast der kreisangehörigen Städte und Gemeinden befindet, hat derzeit eine Gesamtlänge von rd. 550 km.

Nachfolgende Radwegeführungen sind nach dem derzeitigen Radwegekonzept des Kreises noch zu realisieren und wären (falls noch nicht ausgeführt) bei einer Fortschreibung des Konzeptes im Hinblick auf die Umsetzbarkeit - insbesondere was den Erwerb der notwendigen Grundflächen betrifft - einer erneuten Bewertung zu unterziehen:

**Bericht zum Antrag der KT-Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN vom 21.08.2015:
Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen**

- 3 -

lfd. Nr.	Kreisstraße Nr.	Ortslage von ... bis	Länge [m]	Priorität	
1	K3	Birgden - Gillrath	2.716	I	
2	K4	Selsten - Laffeld	1.124	I	
3	K4	Laffeld - Scheifendahl	903	I	
4	K4	Straeten - B221	1.020	II	
5	K5	Hastenrath - Saeffelen	1.221	I	
	K15	Kleinwehrhagen - K5	282		
6	K5	Waldfeucht - Haaren	3.501	II	
7	K6	Lindern - Gereonsweiler	2.002	II	
8	K9	Myhl - B221	1.116	I	
9	K13	Waldenrath - Birgden	530	I	
10	K17	Gangelt - Vinteln	1.100	I	
11	K17	Vinteln - Langbroich	1.073	I	716 m ausgeführt
12	K17	Langbroich - Schümm	635	I	
13	K17	Schümm - Brüxgen	510	I	
14	K17	Breberen - Bocket	2.227	I	
15	K22	Hilfarth - L227	2.960	I	ausgeführt
16	K22	L227 - (Bleckden) - K5	1.091	I	
17	K28	Kleingladbach - Gerderath	1.837	I	
18	K29	Hetzerath - Matzerath	2.000	I	
19	K29	Matzerath - Schwanenberg	2.200	I	
20	K32	Doveren - Hetzerath	2.143	I	
21	K33	Kückhoven - Katzem	2.728	II	
			34.919		

Zu den im Antrag genannten **Kriterien** zur Planung und Realisierung sowie Unterhaltung von Radwegen in der Baulast des Kreises nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

a) Winterdienst muss zeitnah und Reinigung muss regelmäßig auch für Radwege geleistet werden

Nach dem **Straßen- und Wegegesetz NRW** (StrWG NRW) sollen die Träger der Straßenbaulast „nach besten Kräften“ über die ihnen zur Unterhaltung der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben hinaus bei Schnee und Eisglätte diese räumen und streuen (§ 9 Abs. 3 StrWG NRW). Des Weiteren regelt das **Straßenreinigungsgesetz NRW** (hier: § 1), dass **innerhalb** der geschlossenen Ortschaften zur Straßenreinigung das Schneeräumen auf der Fahrbahn und Gehwegen, das Bestreuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und gefährlichen Stellen auf den Fahrbahnen bei Schnee- und Eisglätte von den **Gemeinden** durchzuführen sind; dies gilt grundsätzlich auch für die klassifizierten Straßen in den **Ortsdurchfahrten**.

Die verkehrsmäßige Reinigung ergibt sich aus der Straßenverkehrssicherungspflicht. Mit der Öffnung der Straße für den Gemeingebrauch und der Straßenbaulast folgt die Verkehrssicherungspflicht der Straßenbaubehörde. Beginn und Ende der Streupflicht richtet sich nach dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis. Die Räum- und Streupflicht besteht regelmäßig für die Zeiten des normalen Tagesverkehrs. Vereinzelte Glättestellen begründen grundsätzlich noch keine Streupflicht.

Auf der **freien Strecke** haben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast die Pflicht des Winterdienstes **nicht**. Allerdings ist dieser nach den aus den straßenrechtlichen Regelungen zur Straßenbaulast (§ 9 Abs. 1 und 2 StrWG NRW) abgeleitete Verkehrssiche-

rungspflicht nicht völlig von der Verpflichtung zum Winterdienst befreit. Die Verkehrssicherungspflicht hat ihre Grundlage darin, dass derjenige, welcher auf einer Straße den Gemeingebrauch zulässt auch verpflichtet ist, Gefahren aus der Benutzung der Straße zu verhindern oder zu beseitigen. Der Träger der Straßenbaulast wird insbesondere den Winterdienst in Streckenabschnitten dort durchführen, die für die Verkehrsteilnehmer trotz erforderlicher vorsichtiger Fahrweise nicht gefahrlos zu nutzen sind, z. B. Gefällestrecken, scharfe Kurven, Einmündungsbereiche. Gleiches gilt auch für die **Reinigung** von Verkehrsflächen, die sich ebenfalls aus der Straßenverkehrssicherungspflicht ergibt. Der Straßenbaulastträger ist bei Kenntnis einer Verunreinigung auf der Fahrbahn (z. B. einer Ölspur) aufgrund der Verkehrssicherungspflicht gefordert, die Verkehrsteilnehmer vor der Gefahr zu warnen und diese unverzüglich zu beseitigen.

Durch den **Kreisbauhof** wird der Winterdienst auf den von ihm zu unterhaltenden Verkehrsflächen über den zuvor beschriebenen Rahmen hinaus durchgeführt. Bei erwarteter Glatteisbildung erfolgt die erste Kontrolle durch Mitarbeiter des Kreisbauhofes bereits ab 2.30 Uhr in der Nacht. Im Falle eines notwendigen Einsatzes wird der Winterdienstes auf den Kreisstraßen und den fahrbahnbegleitenden Radwegen durch 3 Einsatzteams durchgeführt. Zur Optimierung des Ablaufes und der Vermeidung langer Anfahrtstrecken besteht seit vielen Jahren ein Streckentausch mit den Straßenmeistereien des Landesbetriebes Straßenbau NRW in Heinsberg und Nettetal. Durch diese werden die im Nordkreis und im Bereich Erkelenz liegenden Kreisstraßen geräumt und abgestreut. Im Gegenzug erfolgt durch den Kreisbauhof der Winterdienst auf den Bundes- und Landesstraßen im Bereich Selfkant, Wassenberg und Heinsberg.

Die in der Dringlichkeit nachrangig eingestuften fahrbahnbegleitenden Radwege werden nach erfolgter Räumung der Straßenflächen nach einem festgelegten Streckenplan mit kleineren Geräten geräumt und abgestreut. Sofern die Lenkzeiten der Mitarbeiter des Kreisbauhofes es zulassen, erfolgen die Räum- und Streueinsätze auf den Strecken der Kreisstraßen und fahrbahnbegleitenden Radwegen zeitlich parallel.

Bei den wöchentlichen Kontrollen der Streckennetze der Kreisstraßen und fahrbahnbegleitenden Radwege durch den Kreisbauhof werden festgestellte Verunreinigungen auf den Fahrbahnen der Kreisstraßen und Radwege bei einer hiervon ausgehenden Gefahr unverzüglich beseitigt. Telefonisch beim Kreisbauhof durch Dritte gemeldete Gefahren werden durch die Streckenkontrolle des Kreisbauhofes in der Regel noch am gleichen Tag behoben. Bei Verunreinigungen der fahrbahnbegleitenden Radwege durch Laub wird die Reinigung der Radwegestrecken im Rahmen der Personalressourcen des Kreisbauhofes und der Dringlichkeit durchgeführt.

b) Statt Bäume sollten Hecken zwischen dem Radweg und der Straße gepflanzt werden (weniger Wurzelschäden, Schutz gegen Abgase)

In der Regel weist der Grünabstandstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg außerhalb von Ortsdurchfahrten eine Breite von 1,75 m auf. In diesem geringen Abstandstreifen werden durch den Kreis grundsätzlich keine Hochstammbäume gepflanzt. In den Richtlinien des Straßenbaus ist festgelegt, dass bei Neupflanzung von Bäumen außerorts ab einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h ein Mindestabstand zum Fahrbahnrand von 4,50 m einzuhalten ist, in bestimmten Fällen sogar ein Abstand von 7,50 m. Bäume, die heute näher zur Fahrbahn stehen, sind Teile älterer Anpflanzungen.

Bzgl. Schäden an Asphaltdecken von Radwegen ist anzumerken, dass diese überwiegend durch ältere Bäume, die in der Regel zwischen Radweg und Grundstücksgrenze stocken, entstehen. An Fahrradwegen entstandene Schäden können jedoch vielfältige Ursachen haben. So entstehen z. B. Schäden durch Bäume, die zu nah an den Radwegrand gesetzt wurden oder indem ausgesprochen flachwurzelnnde Baumarten (u.a. Buche, Pappel) gepflanzt wurden, deren Wurzeln in die Asphaltdeckschichten eindringen. Aber auch Asphaltdecken mit unzureichenden Deckenauf- oder -unterbauten reißen durch Frost oder eindringende Wurzeln benachbarter Gehölzpflanzungen auf. Zur Vermeidung von Wurzelschäden kommen seit einigen Jahren insbesondere an Radwegen Wurzelschutzfolien, welche bei Neupflanzungen am Fahrbahnrand mit eingebaut werden, zum Einsatz. Diese Schutzmaßnahme soll zukünftig an geeigneten Stellen auch an Radwegen in der Baulast des Kreises zur Ausführung kommen.

Der Kreis nimmt Gehölzpflanzungen in Grüntrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg nur in deutlich ausgeweiteten Streckenabschnitten, in denen sich die Gehölze unter Wahrung der Verkehrssicherheit natürlich ohne regelmäßige Rückschnitte entwickeln können, vor.

Außerhalb von Ortslagen sollte nach Ansicht der Verwaltung auf **Schnittheckenpflanzungen** in den schmalen Grüntrennstreifen verzichtet werden. Die etwaige Positivwirkung der Heckenanpflanzung als Schutz gegen Abgase wird allgemein zu hoch bewertet, da die Hecken wegen des gewünschten Blickkontaktes zwischen den Verkehrsteilnehmern möglichst niedrig (0,7 bis max. 1,0 m Höhe) gehalten werden müssen. Bei derartigen Heckenhöhen ist ein nachhaltiger Schutz gegen Abgase nicht gegeben. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Hecken jährlich mindestens einem zweimaligen Formschnitt unterzogen werden müssen und diese Arbeiten einen hohen Pflegeaufwand unter laufenden Straßenverkehr nach sich ziehen würden. Niedrige Heckenpflanzungen sollten aus Sicht der Verwaltung dort angepflanzt werden, wo sie mit zur Verkehrslenkung beitragen (insbesondere an Ortseinfahrtbereichen und an Querungsstellen).

c) Voraussetzungen für Schnellradwege müssen geschaffen werden (Berufsradverkehr)

Erste Voraussetzung für die Schaffung von Radschnellwegen muss ein entsprechend vorhandenes **Potenzial** bei der Nutzung des Fahrrades in der Alltagsmobilität sein.

In der Mobilitätsstudie 2012 des Kreises Heinsberg wurde kreisweit bei der werktäglichen Verkehrsmittelwahl ein Anteil an der Fahrradnutzung von 10% festgestellt; gegenüber hierzu liegt der Anteil der Fußwegenutzung bei 13%. Erst bei Wegen von 2 bis 5 km Länge liegt der Anteil der Fahrradfahrer (hier: 12%) über dem der Fußgänger (hier: 9%). Die durchschnittlichen durch Fahrradfahrer zurückgelegten Wegelängen im Kreis Heinsberg liegen bei 11,4 km; der Anteil des Radverkehrs bei Wegen über 10 km sinkt dabei auf 1% ab.

Speziell zum Berufsradverkehr (Pendler) sollten in der Folgeuntersuchung zur Mobilität im Kreis Heinsberg - geplant für das Jahr 2017 - entsprechende Kriterien abgefragt werden, um ein ggf. vorhandenes Potenzial abschätzen zu können.

Kriterien seitens des Landes NRW für Radschnellwege:

- Wünschenswerte Mindestlänge der Wegestrecke von 5 Kilometern
- weitestgehende Bevorrechtigung / planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (Grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarme Streckenführung
- Wegweisung nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW
- innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- Sicherstellung der regelmäßigen Reinigung und des Winterdienstes
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Die Ausbaustandards werden in verschiedene Führungsformen unterteilt. Als eigenständig geführte Zweirichtungsradwege sind die Radwege mit einer Mindestbreite von 4,00 m und Kurvenradien außerorts größer 20,00 m herzustellen, innerorts sind diese an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen oder als straßenbegleitende Einrichtungsradwege mit einer Mindestbreite von 3,00 m oder straßenbegleitende Zweirichtungsradwege mit einer Mindestbreite von 4,00 m und einer jeweiligen baulichen Trennung zur Kfz-Fahrbahn zu errichten. Des Weiteren besteht die Möglichkeit der Schaffung von Radfahrstreifen auf Kfz-Fahrbahnen mit einer Mindestbreite von 3,00 m plus Sicherheitstrennstreifen (Markierung). Auch können Fahrradstraßen eingerichtet werden, die sich in den Maßen an denen der Einrichtungs- bzw. Zweirichtungsradwegen orientieren müssen. Als Oberflächenmaterial ist in der Regel Asphalt vorzusehen.

Im Vergleich zum v. g. Ausbaustandard der Radschnellwege sind nachfolgend die Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt für Radverkehrsanlagen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) dargestellt:

- Einrichtungsradweg 2,00 m
- Zweirichtungsradweg 2,50 m
- Radfahrstreifen 1,85 m

jeweils plus Sicherheitstrennstreifen (Markierung).

d) Der Heinsberger Tourist-Service (HTS) sollte stärker auf das Knotenpunktsystem der Radwege in seiner Broschüre aufmerksam machen

In seiner Stellungnahme vom 11.11.2015 führt der HTS e.V. zur v. g. Anregung aus: Der Heinsberger Tourist-Service e.V. (HTS) hat einen Marketing-Mix, innerhalb dessen das Knotenpunktsystem des Kreises beworben wird - u. a. mit einem separaten Flyer, Radwandertipps, ausführlicher Internetpräsentation. Die Broschüre stellt eine Gesamtübersicht der Freizeit-Region Heinsberg dar. In dieser ist das Radfahren über die Jahre ein Schwerpunktthema mit unterschiedlicher Präsentation des Knotenpunktsystems.

Im Rahmen des neuen Tourismuskonzeptes wird das Radfahren weiterhin Kernkompetenz sein und 2016 auch wieder mit veränderten Inhalten in der Broschüre entsprechende Berücksichtigung finden. Mit Abschluss des Tourismuskonzeptes, das nach seiner Fertigstellung vom HTS im Ausschuss für Kultur, Partnerschaft und Tourismus auch vorgestellt wird, wird langfristig ein neuer Marketingauftritt angestrebt.

e) Das Knotenpunktsystem soll weiter ausgebaut werden, weil noch viele Lücken zu schließen sind

Das in den Jahren 2005 / 2006 im Kreis Heinsberg eingeführte Knotenpunktsystem bietet dem Erholungssuchenden und touristischen Radwanderer auf ca. 550 km Länge mit über 90 Fahrrad-Knotenpunkten und nahezu 40 Netzverknüpfungen mit den Knotenpunktnetzen der Niederlande, der Kreise Viersen und Düren und der StädteRegion Aachen ein umfangreiches Radwanderwegenetz. In diesem Netz sind u.a. alle 10 Kommunen des Kreises auf landschaftlich interessanten Routen, unter Einbindung der Erholungseinrichtungen und Sehenswürdigkeiten, miteinander verbunden. Dieses Netz ermöglicht es dem Radwanderer, eine Radtour individuell zu planen. Darüber hinaus verlaufen über das Knotenpunktnetz 4 überregional bedeutende touristische Routen (die NiederRheinroute, die 2-Länder-Route, der RurUfer-Radweg und die Grünroute), welche durch ein jeweiliges Logo in ihrer jeweiligen Streckenführung durchgängig gekennzeichnet sind. Wesentliches Ziel ist es, dem ortsunkundigen und touristischen Radwanderer ein möglichst komfortables Wegweisungs- und Informationssystem anzubieten. Aus Sicht der Verwaltung wäre es nicht zielführend, dass Knotenpunktnetz durch eine Vielzahl ergänzender Routenführungen zu verdichten. Die Übersichtlichkeit für den Nutzer bei einer häufigen Neuorientierung der Streckenführung könnte dabei schnell verloren gehen. Eine „verwirrende Vielfalt“ im Beschilderungssystem würde keinen Mehrwert bedeuten und den Erholungswert der Radtour mindern. Gleichwohl führt der Kreis regelmäßig kleinere Anpassungen und Ergänzungen im Radwanderwegenetz durch. Diese Anpassungen werden auch in Verbindung mit den zwei anstehenden Förderprojekten „velo+“ und „RurUfer-Radweg (RUR)“ erfolgen. Bei der Planung und Abstimmung der sog. E-Bike-Route im „velo+“-Projekt mit den Kommunen findet unter Mitwirkung des Heinsberger Tourist-Service (HTS) auch eine wiederholte Überprüfung des Routenverlaufs dahingehend statt, ob mit den ausgewiesenen Radwanderwegen alle wesentlichen Landschaftsräume, Erholungseinrichtungen und Sehenswürdigkeiten erfasst werden. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass bei Um- und Neuplanungen stets die Folgekosten mit zu berücksichtigen sind, da bei wesentlichen Änderungen nicht nur die Beschilderung in der Örtlichkeit, sondern auch die Infotafeln an den Knotenpunkten und die Radwanderkarte mit Begleitheft als miteinander verknüpftes Infosystem erneuert bzw. überarbeitet werden müssen.

f) Alle Radwege sollten nach der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung gebaut oder nachgerüstet werden

Mit der 24. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (StVO), der sog. „Fahrradnovelle“ zur StVO, wurde u. a. die „Radwegebenutzungspflicht“ für den Radfahrer reformiert. Nach § 2 Abs.4 Satz 2 StVO wird allgemein bestimmt, dass eine Pflicht für den Radfahrer, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, nur dann besteht, wenn diese Wege durch ein Vorschriftzeichen (Gebot: rundes Verkehrszeichen mit blauem Hintergrund) als Radweg gekennzeichnet sind. In Betracht kommen dabei das Zeichen 237: Radweg oder das Zeichen 240: Gemeinsamer Geh- und Radweg (waagerechte Trennlinie) oder das Zeichen 241: Getrennter Rad- und Gehweg (senkrechte Trennlinie). Des Weiteren gilt, dass rechte fahrbahnbegleitende Radwege **ohne** die v. g. Vorschriftzeichen durch den Radfahrer benutzt werden dürfen. Linke Radwege **ohne** ein v. g. Vorschriftzeichen dürfen nur benutzt werden, wenn diese durch das

allein stehende Zusatzzeichen "Radverkehr frei" gekennzeichnet sind. Darüber hinaus bestimmt die StVO, dass Radfahrer rechte Seitenstreifen benutzen dürfen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden.

Aus den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen nach § 2 Abs. 4 StVO ergibt sich, dass rechts verlaufende Radwege benutzt werden müssen, wenn diese durch eines der drei v. g. Vorschriftzeichen gekennzeichnet sind. Diese Benutzungspflicht gilt grundsätzlich für alle Arten von Fahrrädern, auch für Rennradfahrer. Hieraus folgt auch, dass die Radwegebenutzungspflicht zu einem Benutzungsverbot der daneben verlaufenden Verkehrsstraße führt. Befindet sich am rechten Fahrbahnrand ein Radweg, der **nicht** durch ein v. g. Vorschriftzeichen gekennzeichnet ist, besteht folglich kein Benutzungsverbot der Radfahrer für die Verkehrsstraße. **Keine** Radwegebenutzungspflicht besteht, wenn der Radweg (vorübergehend) nicht benutzbar ist (z. B. während einer baulichen Maßnahme oder in den Wintermonaten bei Schnee und Eisglätte). Dann dürfen Radfahrer auf allen Seitenstreifen oder der Fahrbahn ausweichen.

Dann dürfen Radfahrer auf alle Seitenstreifen oder auf die Fahrbahn ausweichen.

Die Benutzung von in Fahrtrichtung **links** angelegten Radwegen in "Gegenrichtung" ist gestattet, wenn diese Radwege mit einem entsprechenden Verkehrszeichen (Gebotszeichen / Zusatzzeichen "Radverkehr frei") für den Gegenverkehr freigegeben sind. Ist kein rechter Radweg vorhanden und ein linker Radweg für den Gegenverkehr **nicht** freigegeben, darf der Radfahrer den rechten Seitenstreifen oder die Fahrbahn benutzen.

Die v. g. straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen von Verkehrszeichen für fahrbahnbegleitende Radwege und anderen Verkehrseinrichtungen steht nach § 45 Abs. 9 StVO unter dem Vorbehalt, dass diese durch die Straßenverkehrsbehörde nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehr nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter (insbesondere die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs) erheblich übersteigt. Für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Radwegebenutzungspflicht durch ein entsprechendes Verkehrszeichen und damit ein Verbot der Radfahrer zur Fahrbahnbenutzung ist nur dann rechtmäßig, wenn die v. g. Kriterien vorliegen und die Anordnung im Einzelfall dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit (d. h. die Anordnung muss geeignet, erforderlich und angemessen sein) nicht widersprechen.

Bei einer Reihe älterer Radwege im Kreis Heinsberg - so die Einschätzung des Straßenverkehrsamtes des Kreises - dürften die v. g. rechtlichen Voraussetzungen für eine Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht nicht mehr gegeben sein. Bei einer eingehenden straßenverkehrsrechtlichen Überprüfung der Radwege im Kreisgebiet würden die zuständigen Straßenverkehrsbehörden (neben dem Straßenverkehrsamt des Kreises sind dies die mittleren kreisangehörigen Städte) die seinerzeit durch Verkehrszeichen angeordneten Benutzungspflichten der Radwege nach den nunmehr bestehenden Rechtsnormen weitestgehend aufheben müssen. An dieser Stelle ist anzumerken, dass es hier nicht zuletzt um eine Abwägung zwischen Rechtskonformität und Zweckdienlichkeit einer Änderung der bestehenden und bis dato bewährten straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung der Radwege geht.

Der bereits seit mehreren Jahren bestehende Denkansatz, dass es für die Verkehrssicherheit der Radfahrer förderlicher ist, wenn sie sich grundsätzlich im selben Ver-

kehrsraum bewegen wie der gesamte motorisierte Verkehr, ist aus Sicht der Verwaltung differenziert zu beurteilen. Tatsächlich sind Verkehrseinmündungen und -kreuzungen, welche Straßenflächen queren, die häufigste Gefahrenstelle für Radfahrer und Ort von Verkehrsunfällen. Dies sollte aber nicht zum Anlass genommen werden, den Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn zu verlagern. In städtisch geprägten Ballungszentren folgt die zuvor beschriebene Konfliktsituation (Verkehrseinmündung oder -kreuzungen) in kurzer Entfernung der nächsten. Hier ist der mit der 24. Novelle zur StVO eingeleitete Paradigmenwechsel (grundsätzliche Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht) sicherlich sinnvoll. In ländlich strukturierten Gebieten - wie dem Kreis Heinsberg - verbinden viele Radwege außerhalb der Ortslagen entlang von verkehrswichtigen Straßen mit zum Teil hohen Aufkommen an Güterverkehr die benachbarten Ortschaften. Nach Einschätzung der meisten Straßenverkehrsbehörden sind Radfahrer im ländlichen Raum selbst auf einem nicht gut ausgebauten Radweg immer noch sicherer unterwegs, als auf der Fahrbahn einer verkehrsreichen Straße. Vor diesem Hintergrund ist die bisherige Verfahrensweise der Straßenverkehrsbehörden zur Umsetzung der mit der 24. Novelle zur StVO ergangenen Regelung für die Benutzung von Radwegen im nichtstädtischen Bereich zu werten. Gleichwohl sollte es Ziel sein, in nächster Zeit eine systematische Überprüfung der bisherigen aufgrund der straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung bestehenden Benutzungspflichten der Radwege sukzessive durchzuführen.

Neue Radwegeverbindungen, die entsprechend der geltenden Ausbaurichtlinien „ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (2010)“ errichtet werden, sind zunächst grundsätzlich nicht benutzungspflichtig.

Bei bestehenden Radwegen wäre im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Überprüfung abzuwägen, ob im Einzelfall eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht opportun ist. Sind hierfür bauliche Maßnahmen im Verkehrsraum (Fahrbahn oder Radweg) erforderlich, wären zunächst in einer Kosten-Nutzen-Bewertung die Aufwendungen der durch die Änderungen geschaffenen Verbesserungen gegenüberzustellen. Bei Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht hätte der Radfahrer stets die Wahlmöglichkeit, den bestehenden Radweg oder alternativ die Fahrbahn zu nutzen. Letztere Option wäre für die zumeist in Gruppen unterwegs befindlichen Fahrern mit Rennrädern attraktiv.

g) Installation von weiteren Aufladestationen für E-Bikes

Diesbezüglich wird auf die Ausführung der Verwaltung zum Projekt „velo+“ in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 25.03.2015 verwiesen (TOP 5.4 der Niederschrift). Es ist geplant, dass jeder Rastpunkt mit einer Ladestation für E-Bikes ausgerüstet wird. Die Verwaltung wird bzgl. des Standes zum Projekt „velo+“ in einer der nächsten Sitzungen des Fachausschusses weiter berichten.

h) Ein Fahrradclub (z. B. Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club – ADFC) sollte bei der Planung und Gestaltung von Radwegen mit eingebunden werden

Bei der Planung und Realisierung der aktuellen Radwegeprojekte „velo+“ und „Rur-Ufer-Radweg (RUR)“ wird der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) auf der jeweiligen Ebene (Kreis-, Landes- und Bundesebene) beratend mit einbezogen. Dieses

erfolgt nicht zuletzt im Hinblick auf die mögliche Qualifizierung und Zertifizierung der v. g. touristischen Radrouten.

Die grundsätzliche Einbindung eines Fahrradclubs wie den ADFC bei Radwegvorhaben des Kreises ist bislang nicht erfolgt. Anzumerken ist hierzu, dass nach Kenntnis der Verwaltung die nächstliegenden Kontaktbüros des ADFC sich in Mönchengladbach und Aachen befinden und mit diesen hinsichtlich des Angebotspektrums und der Modalitäten Kontakt aufzunehmen wäre.

- -

Bzgl. des im Antrag genannten Handlungsbedarfs zu einzelnen neuralgischen Punkte des fahrbahnbegleitenden Radwegenetzes wird seitens der Verwaltung wie folgt Stellung genommen:

1. Kreisstraße K 5 Ortsausgang Haaren in Richtung Waldfeucht

- a) fehlender Radweg vom Ortsausgang Haaren bis zum Kreisverkehrsplatz (KVP) EK 5:

Mit der bautechnischen Fertigstellung der Gesamtstrecke der Kreisstraße EK 5 (jetzt: K 5) und Verkehrsfreigabe des 2. Streckenabschnittes im Mai 2013 wurde entsprechend den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses (einschl. Umstufungskonzept zu bestehenden Straßenabschnitte) der Bezirksregierung Köln vom 20.05.2009 zu dieser Straßenneubau die „Johannesstraße“ in Waldfeucht-Haaren (bisherige K 5) zur Gemeindestraße abgestuft. Die Straßenbaulast für den o. g. Streckenabschnitt der „Johannesstraße“ liegt nunmehr bei der Gemeinde Waldfeucht.

- b) Neubau eines Radweges vom KVP EK 5 bis zur Ortslage Waldfeucht (l = rd. 3,5 km):

Diese Radwegeneubaumaßnahme ist im geltenden Radwegekonzept des Kreises aufgenommen (Nr. 6 des Konzeptes).

Die Realisierung der Radwegebaumaßnahme ist jedoch fraglich, da die für den Ausbau des Radweges erforderlichen Flächen in einer Breite von 4 m von ca. 50 bis 60 Grundstückseigentümern zu erwerben wären. Im Falle der Realisation dieser Radwegebaumaßnahme sind die erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen hierzu durch die Verwaltung im einem „freihändigen“, arbeitsintensiven Verfahren noch zu führen.

- c) Erreichbarkeit des EDEKA-Verbrauchermarktes in Waldfeucht-Haaren:
Siehe hierzu Stellungnahme zu Buchstabe a).

- d) Unterbrechung Feldwegeverbindung durch die EK 5:

Der touristische, ortsunkundige Radwanderer wird zu sicheren Fahrbahnquerung der EK 5 über das angepasste Knotenpunktsystem im Bereich der EK 5 (Ortsumgehung Haaren, Kirchhoven, Lieck, Heinsberg) geleitet.

- e) abruptes Ende des Radweges entlang der K 5:
Siehe hierzu Stellungnahme zu Buchstabe a).

Des Weiteren ist anzumerken, dass der Radweg an der „Johannesstraße“ in Haaren innerhalb der Ortslage (Tempo 50-km/h) beginnt und endet. Ebenfalls wird der Straßenverkehr aus Richtung Waldfeucht kommend am Ortseingang von Haaren durch geschwindigkeitsdämpfende Elemente zusätzlich abgebremst. Darüber hinaus besteht für die in Richtung Waldfeucht fahrenden Radfahrer die Möglichkeit, über einen zusätzlich gepflasterten Radwegstreifen bis hinter die auf seiner Fahrbahnseite eingebaute Fahrbahnkanzel zu fahren, um dort gesichert auf die Fahrbahn aufzufahren.

2. Der Radweg an der K 5 Ortsausgang Haaren in Richtung Kirchhoven bedarf einer neuen Fahrbahndecke

Für den v. g. Streckenabschnitt der ehemaligen Kreisstraße ist ab der Verkehrsfreigabe der EK 5 (siehe Buchstabe a) die Gemeinde Waldfeucht bzw. die Stadt Heinsberg als Straßenbaulastträger bau- und unterhaltungspflichtig.

3. Radweg entlang der „Westtangente“ (EK 5) im Stadtgebiet Heinsberg

Die Notwendigkeit der Fahrbahnsanierung des Radweges entlang der „Westtangente“ in Heinsberg (vom KVP an der L 228 bei Oberlieck bis zum KVP „Westtangente“ - für dieses rd. 500 m lange Radwegestrecke ist der Kreis Heinsberg Baulastträger) wird seitens der Straßenbauverwaltung anerkannt. Die entsprechenden Finanzmittel für die Radwegesanierung wurden von der Verwaltung für den Haushaltsentwurf des Kreises für 2016 beantragt. Bzgl. der Verkehrssicherheit des v. g. Streckenabschnittes des Radweges ist anzumerken, dass diese gegeben ist, da die hochstehenden Kanaldeckel durch den Kreisbauhof mit Kaltasphalt angerammt wurden.

4. Radweg entlang der Kreisstraße K 26 vom Kreuzungsbereich Kantinenberg bei Hückelhoven-Schaufenberg bis zur Einmündung „Ludovicistraße“

Die Notwendigkeit der Sanierung dieses Radwegeabschnittes wird ebenfalls von der Straßenbauverwaltung gesehen. Das Leistungsverzeichnis zur Sanierung wurde zwischenzeitlich durch die Verwaltung vorbereitet. Die entsprechenden Sanierungsarbeiten werden nach vorheriger Ausschreibung der Leistungen in 2016 zur Ausführung kommen.

5. Fehlender Radweg an der Kreisstraße K 25 bei Wegberg-Holtum

Die Kreisstraße K 25 verläuft von der L 3 bei Uevekoven bis zur L 400 bei Beeck (Stadt Wegberg). Ein ca. 300 m langer Streckenabschnitt der Kreisstraße von der L 3 bis zur Ortslage Holtum ist bereits mit einem straßenbegleitenden Radweg versehen. Im weiteren Verlauf kann der Radfahrer die innerorts von Holtum verlaufende „Marienstraße“ (dort als 30er-Zone ausgeschildert) befahren, um nach ca. 900 m unmittelbar hinter dem Ortseingang über einen parallel zur Kreisstraße K 25 geführten Rad- und Wirtschaftsweg zu der in 450 m entfernten L 400 zu gelangen. Aufgrund der v. g. rela-

**Bericht zum Antrag der KT-Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN vom 21.08.2015:
Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen**

- 12 -

tiv sicheren Führung des Radfahrers über parallel zur Kreisstraße verlaufenden Streckenführungen der Radfahrer ist aus Sicht der Verwaltung dort der Neubau einer weiteren Radwegestrecke entbehrlich.

- . - . - . - . -

Die mit Schreiben vom 01.09.2015 nachgereichte Liste über schlechte und fehlende Radwegestrecken entlang von Landesstraßen wurde mit Schreiben vom 20.10.2015 an den Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach mit Bitte um Kenntnisnahme und Veranlassung weitergeleitet. Eine Rückmeldung hierzu liegt der Verwaltung noch nicht vor.

Zu diesem Themenkomplex weist die Verwaltung der Vollständigkeit halber darauf hin, dass im Rahmen von baulichen Vorhaben zur Verbesserung der Nahmobilität kontinuierlich geprüft wird, ob für die Umsetzung derartiger Maßnahmen Fördermittel des Landes NRW nach den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreises in NRW (Förderrichtlinien Nahmobilität) - gültig seit dem 01.12.2014 - in Betracht kommen können. Nach dieser Förderrichtlinie sind Rad- und Gehwege an verkehrswichtigen Straßen allerdings nur dann förderfähig, wenn sie nicht im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen nach den Förderrichtlinien zum kommunalen Straßenbau förderfähig sind. Die Bagatellgrenze für förderfähige Maßnahmen nach der Förderrichtlinie Nahmobilität liegt bei 20.000 € der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Höhe der Fördersätze und etwaige Schwerpunkte der Förderung werden dabei vom Verkehrsministerium NRW im Vorfeld der Aufstellung des Förderprogramms zur Nahmobilität festgelegt; derzeit liegt der Fördersatz für den Regelfall bei 70 % zzgl. 5 % Zuschlag für strukturschwache Gebiete.

So wurden durch den Kreis beim Land NRW im Rahmen der Nahmobilitätsförderung Zuwendungen für den Neubau eines beidseitigen Rad-/ Gehweges entlang der Kreisstraße K 21 vom Ortsausgang Heinsberg-Kempen in Richtung Rurbrücke bis zum Anschluss an den bestehenden Radweg beantragt. Die Programmberatung zu dem Förderprogramm Nahmobilität wird nach fernmündlicher Mitteilung des Fachdezernates bei der Bezirksregierung Köln voraussichtliche Ende November 2015 bei der Bezirksregierung stattfinden.