

**Fraktion im Rat  
der Gemeinde Alfter**

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Lorenweg 48 53347 Alfter

An die Bürgermeisterin  
und den Vorsitzenden  
des Planungsausschusses  
Rathaus  
53347 Alfter

29. Juli 1999

Anträge zur Sitzung des Planungsausschusses am 12.8.99

Sehr geehrte Frau Dr. Steinkemper,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten, folgenden Antrag dem Ausschuß zur Beschlußfassung vorzulegen:

Vorbemerkungen:

„Der Radverkehr benötigt auf innerstädtischen Kurzstrecken, wo er oft gleiche oder zum Teil höhere Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeiten als der Kfz-Verkehr erreicht, für die gleiche Verkehrsleistung erheblich weniger Fläche.“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn, im März 1998, S.43)

„Da ein Großteil des städtischen Kfz-Verkehrs auf kurzen Distanzen von unter 5 km stattfindet und die Verlagerungspotentiale von Pkw-Fahrten auf Fahrradfahrten 15% - 30% des derzeitigen Pkw-Fahrtenaufkommens betragen, ist es möglich, mit dem Radverkehr gleiche Mobilitätsanforderungen bei geringen Investitions- und Betriebskosten als mit dem Kfz-Verkehr zu befriedigen. Für die Kommunen ergeben sich daraus unter Umständen interessante Perspektiven.“ (ebenda, S. 43)

„Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen liegen – örtlich variierend – nach Schätzungen bei 10% - 20% der Kosten für gleich lange Kfz- bzw. ÖV – Verkehrsanlagen. Auch ihre Betriebskosten sind günstiger.“ (ebenda, S.43)

„Die positiven Gesundheitswirkungen regelmäßigen Radfahrens sind insbesondere für den Berufsverkehr durch mehrere Untersuchungen nachgewiesen. „ (ebenda, S. 73)

„Kinder, die schon in jungen Jahren das Fahrrad stärker als Spiel- und später als Verkehrsmittel benutzen (können), entwickeln ihre Muskulatur, die Motorik, das Konzentrationsvermögen und den Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser als häufig mit dem Pkw transportierte Kinder.“ (Hüttenmoser zitiert in: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Bonn, März 1999, S. 74)

„Eine fahrradfreundliche Infrastruktur mit verkehrssicheren und attraktiven Radverkehrsanlagen ist die wichtigste Voraussetzung für einen regen Radverkehr.“ (ebenda, S. 44)

Einige Zitate aus dem Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland vom März 1998, die erkennen lassen, daß Investitionen in Planung eines Radverkehrskonzepts und Erstellung eines Radwegenetzes eine in die Zukunft gerichtete, aus ökologischen, verkehrstechnischen und auch gesundheitlichen Gründen sinnvolle und lohnende Investition sind. Die Verwaltung wurde daher mit der Planung eines Radwegenetzes bereits Mitte 1997 beauftragt, erste Ergebnisse liegen vor. Die Verwaltung schlägt Einzelmaßnahmen im Rahmen von Bedarfslinien vor, jedoch kein Gesamtkonzept. Sie sind unseres Erachtens für den Alltagsverkehr nicht ausreichend. Daher beantragen wir, zusätzlich zu den von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen in einem Zeitraum von drei Jahren folgende Einzelmaßnahmen durchzuführen, um ein für Radfahrer sicheres und alltagstaugliches Radwegenetz zu schaffen:

### **1. Im Ortsteil Alfter werden folgende Radverbindungen eingerichtet, verbessert und mit Wegweisern versehen:**

- Schloßweg – Friedhof - Görreshof
- Loheckenweg – Alanus
- Olsdorfer Heide – Alanus
- Olsdorfer Heide – Sportplatz
- Lessenicher Weg - Dompfaffenweg

Die Verbindungen Loheckenweg – Alanus, Olsdorfer Heide – Alanus, Olsdorfer Heide – Sportplatz sind als Pfade vorhanden. Sie müssen von der Fahrbahnbeschaffenheit verbessert und abschnittsweise verbreitert werden (insbesondere in Höhe der Martinsklause). Es muß sichergestellt werden, daß große Wasserlachen auf der Fahrbahn nach Regenfällen vermieden werden. Die Verbindungen Schloßweg – Friedhof – Görreshof, Lessenicher Weg – Dompfaffenweg müssen lediglich ausgeschildert werden. Eingangs der Radverbindungen sind wenn möglich und notwendig Poller vorzusehen, um das Befahren mit KFZ zu verhindern.

Begründung: Alle Verbindungen ermöglichen Radfahrern sichere Abkürzungswege. Die Verbindung Lessenicher Weg – Dompfaffenweg wird als Schulweg genutzt. Umwege und die Notwendigkeit des Bergauf und Bergabfahrens werden auf ein Minimum reduziert und die erforderliche Kraftanstrengung auf das notwendige Maß reduziert.

### **2. Im Bereich der Mittelgemeinden werden folgende Radwegeverbindungen eingerichtet, verbessert und mit Wegweisern versehen:**

Schleibendgesweg (bis Birrekoven)

Verbindung Schöntalweg – Oelmühle (entlang der Bahn)

Die Verbindung Schöntalweg – Oelmühle muß neu errichtet, die Verlängerung des Schleibendgesweges bis Birrekoven von der Fahrbahnbeschaffenheit her verbessert werden.

Begründung zu 1 und 2: Alle Verbindungen ermöglichen Radfahrern sichere Abkürzungswege. Umwege und die Notwendigkeit des Bergauf und Bergabfahrens werden auf ein Minimum reduziert und die erforderliche Kraftanstrengung auf das notwendige Maß reduziert.

### **3. Im Bereich Witterschlick sind für im Zuge des Tonabbaus abgeschnittene Verbindungen Ersatzwege einzurichten.**

Begründung: Die Erhaltung der Wege ist für den Freizeitverkehr unerlässlich.

#### **4. Am Hertersplatz wird ein kombinierter Rad – und Gehweg eingerichtet.**

Begründung: Die Fahrbahnverengungen im Bereich Einmündung Schloßweg stellen eine Gefahr für Radfahrer dar und können bei Einrichtung eines kombinierten Rad- und Gehweges umfahren werden. Die Breite des jetzt vorhandenen Schrittweges ist zur Anlage eines kombinierten Rad- und Gehweges ausreichend.

#### **5. Die Einbahnstraßen im Alfterer Ortskern werden für Radfahrer in beide Richtungen geöffnet und entsprechend beschildert.**

Begründung: Aufgrund des Einbahnstraßennetzes sind zum Teil erhebliche Umwegfahrten erforderlich, um Schulen, Sportstätten, Einkaufszentren oder Pfarrheime zu erreichen. Durch die Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer würden zahlreiche Verbindungen abgekürzt. Fahrten mit dem Fahrrad gegen die Einbahnstraße sind zur Zeit schon gängige Praxis. Die Regelung sollte in diesem Fall an die Praxis angepaßt werden, um das Fahren für Radfahrer in diesem Bereich sicherer und attraktiver zu machen. Die erforderliche Fahrbahnbreite von drei Metern ist vorhanden und wird zum Teil deutlich überschritten, ggf. müssen die Parkflächen angepaßt werden.

#### **6. Auf folgenden Haupt und Durchgangsstraßen werden Suggestiv - Radstreifen abmarkiert:**

- L 113 im gesamten Gemeindebereich innerorts und außerorts; die Verwaltung wird beauftragt, in Einzelfällen Alternativlösungen für die Parkflächen aufzuzeigen, die zwingend erforderlich sind, jedoch durch die Anlage der Radstreifen entfallen.
- Stühleshof
- Bahnhofstraße
- K 5 (Bonner Weg)
- Dransdorfer Straße
- Chateauneufstraße
- Wegscheid
- Ahrweg
- Duisdorfer Straße
- Heerstraße
- Servaisstraße

Begründung: Die Abmarkierung eines Suggestivradstreifens verengt die Fahrbahn optisch und stellt von daher eine Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme dar. Gleichzeitig ist Begegnungsverkehr jederzeit möglich, weil der Radstreifen überfahren werden kann. Die L113 ist eine von Radfahrern häufig genutzte Verbindungsstraße im Gemeindegebiet. Die im Radwegekonzept der Gemeinde aufgeführten Umgehungsrouen in Witterschlick und im Bereich Oedekoven, Birrekoven, Gielsdorf stellen für Radfahrer keine Alternative dar, weil sie die Fahrstrecke erheblich verlängern und starke Höhenunterschiede aufweisen. Radfahrer werden daher trotz der Umgehungsmöglichkeiten die L113 in ihrer gesamten Länge weiterhin nutzen. Der in Teilbereichen geplante Radweg wird in absehbarer Zeit - von einem kleinen Teilstück zwischen Witterschlick und Volmershoven abgesehen - nicht realisiert. Die Straße ist aufgrund der Verkehrsdichte und der relativ hohen Geschwindigkeit der Fahrzeuge für Radfahrer gefährlich. Dies gilt vor allem im Bereich der Ortsdurchfahrten Alfter (Pelzstr. / Kronenstr.), Gielsdorf (Alfterer Str.) und Witterschlick (Hauptstr.). Der Wegfall von Parkflächen

in den Ortskernen sollte in Anbetracht des Sicherheitsgewinns für schwache Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen werden, denn fast 90 % aller Radfahrer verunglücken innerorts. Bei der Witterschlicker Hauptstr. ist zusätzlich anzumerken, daß diese durch den innerörtlichen Verkehr überdurchschnittlich belastet wird. Es handelt sich dabei um Verkehr über kurze Distanzen von unter 5 Km. Durch eine Verbesserung der Situation für Radfahrer würde ein Großteil des Kfz-Verkehrs auf kurzen Distanzen von unter 5 km vermieden, da die Verlagerungspotentiale von Pkw-Fahrten auf Fahrradfahrten in dieser Distanz 15% - 30% des derzeitigen Pkw-Fahrtenaufkommens betragen. Danach würde die Witterschlicker Hauptstraße allein durch die Verbesserung der Situation für Radfahrer zu einem wesentlichen Teil entlastet. Der Straßenzug Chateauneufstraße – (alternativ Wegscheid) – Ahrweg verbindet die beiden Äste der L113. Die Abkürzungsmöglichkeit zwischen Oedekoven und Nettekoven wird von Radfahrern häufig genutzt.

Duisdorfer Straße, Heerstraße und Servaisstraße stellen wichtige Verbindungsstraßen zwischen Witterschlick, dem Brüser Berg (Schulzentrum Hardtberg, Südwache) und Volmershoven – Heidgen dar. Die Heerstraße ist unübersichtlich und schmal und wird häufig vom Schwerlastverkehr und als Schleichweg in und aus Richtung Brüser Berg genutzt.

#### **7. Die Lukasgasse wird durch Aufstellen des Schildes 244 zur Fahrradstraße. Die bestehende Einbahnstraßenregelung für Autofahrer bleibt erhalten.**

Begründung: Die Lukasgasse spielt im innerörtlichen Verkehr kaum eine Rolle. Es wurde schon beantragt, sie in eine Spielstraße umzuwandeln. Auf einer Fahrradstraße dürfen Autos mit einer den Fahrrädern angepaßten Geschwindigkeit fahren, wenn dies durch Zusatzschild zugelassen ist. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.

#### **8. Die Verwaltung wird beauftragt, für den Straßenzug Tonnenpütz – Loheckenweg eine für Radfahrer sichere Verkehrsregelung zu entwickeln.**

Begründung: Der Straßenzug Tonnenpütz – Loheckenweg - Stühleshof wird von den Studenten der Alanushochschule häufig für Fahrten zwischen Alanus und den Ateliers im Ortskern genutzt. Viele Studenten der Alanus - Schule nutzen das Fahrrad. Der Straßenzug stellt außerdem eine häufig genutzte Verbindung zwischen den Älfterer Hanglagen und dem Stadtbahnhaltepunkt dar.

#### **9. Bei der Ausbauplanung für den Strangheidgesweg werden die Interessen der Radfahrer berücksichtigt.** Folgende Maßnahmen werden untersucht und dem zuständigen Ausschuß zur Beschlußfassung vorgelegt:

- Suggestivradstreifen
- Kombinierte Rad- Gehwege
- Radwege
- Kombinationen o.g. Maßnahmen

Begründung: Der Strangheidgesweg ist für Radfahrer insbesondere im Kurvenbereich nahe dem Sportplatz sehr gefährlich, weil dort Autofahrer häufig mit zu hoher Geschwindigkeit fahren. Aus diesem Grund wird der Strangheidgesweg von Radfahrern gemieden, obwohl z.B. der Sportplatz mit dem Fahrrad vom Ort aus gut erreichbar wäre. Teilweise fahren Eltern ihren Kindern mit dem Auto zum Sportplatz, weil ihnen die Fahrt mit dem Fahrrad über den Strangheidgesweg zu gefährlich ist.

**10. Bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden die Interessen der Radfahrer berücksichtigt. Insbesondere werden Fahrbahnverengungen und Parkzonen für alternierendes Parken so angelegt, daß Radfahrer diese ohne Gefährdung umfahren können.**

Begründung: Dringend notwendige Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern.

**11. Wichtige Verbindungen für Radfahrer werden ausgeschildert. Dazu legt die Verwaltung ein Konzept vor.**

Im Ortsteil Alfter sollen folgende Ziele ausgeschildert werden:

Alanus, Stadtbahn - Haltestelle, Oedekoven, Gielsdorf, Sportplatz

Lessenich, Duisdorf, Roisdorf, Kottenforst

Im Bereich der Mittelgemeinden sollen folgende Ziele ausgeschildert werden:

Oedekoven, Impekoven, Witterschlick, Alfter, Rathaus/Hauptschule

Duisdorf, Lessenich, Kottenforst, Buschhoven

Im Bereich Witterschlick sollen folgende Ziele ausgeschildert werden:

Oedekoven, Impekoven, Nettekoven, Bahnhof Witterschlick, Bahnhof Kottenforst, Buschhoven, Duisdorf, Brüser Berg, Malteser Krankenhaus, Röttgen, Venusberg.

Eine einheitliche Beschilderung im Rhein – Sieg – Kreis ist anzustreben.

Begründung: Die Wegweisung soll den Radverkehr als eigenständige Verkehrsart berücksichtigen. Selbst bei ihren täglichen Fahrten mit dem Rad kennen viele Radfahrer nicht immer die sichersten und attraktivsten Verbindungen. Eine präzise, lückenlose und gut erkennbare Wegweisung ist deshalb wichtig. (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bonn, im März 1998, S.49)

Die Beschilderung dient der besseren Orientierung in erster Linie für ortsfremde Radfahrer. Die Teilnehmerschaft von Radfahrern wird zusätzlich betont. Ein einheitliches Bild der Beschilderung gewährleistet eine leichtere Deutung.

**Der Antrag gilt als abschnittsweise eingebracht.**

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kaldenhoff

Michael Schroerlücke

gez. Jörg Laschet

gez. Petra von der Lohe