

Wahlprüfsteine des ADFC zur Kommunalwahl 2025:

1. Welche Initiativen hat Ihre Partei in der zurückliegenden Wahlperiode zur Verbesserung des Radverkehrs im Rhein-Sieg-Kreis ergriffen?

Wir haben uns dafür eingesetzt, dass insbesondere der Radwegebau an Kreisstraßen forciert wird. Dazu haben wir eine zusätzliche Personalstelle für einen Planer geschaffen und auch der Verwaltung ermöglicht die Planung extern zu vergeben, um den Ausbau zu forcieren.

Im zuständigen Fachausschuss haben wir eine Prioritätenliste beschlossen, jedoch unter der Prämisse, dass dort wo der Bau eines Radweges an einer Kreisstraße möglich ist, diesen zu realisieren. Das hat dazu geführt, dass einige Lückenschlüsse von Radwegen an Kreisstraße geschlossen werden konnten, bzw. sich in der Realisierung befinden.

2. Wie zufrieden ist Ihre Partei damit, was in der letzten Wahlperiode im Rhein-Sieg-Kreis für den Radverkehr erreicht wurde?

Im Rahmen der Möglichkeiten haben wir viel erreicht, doch leider weit weg von unseren selbst gesetzten Zielen. Einer der Gründe, neben den fehlenden personellen Ressourcen in der Verwaltung, ist weiterhin der mühsame Grunderwerb beim Bau von Radwegen. Anders als beim Straßenbau ist der Widerstand beim Verkauf eines Grundstücks für einen Radweg unverhältnismäßig größer und führt oft dazu, dass die Realisierung scheitert.

Wir brauchen eine bessere gesellschaftliche Akzeptanz für Radfahrende und den Bau von sicheren Radwegen, die zu einem größeren Selbstverständnis beim notwendigen Verkauf eines Grundstücks führt.

Im Bereich der Land- und Bundesstraßen konnten wir erreichen, dass der Kreis die Planung im Auftrag des Landesbetrieb Straßenbau vornehmen kann, was aufgrund der fehlenden personellen Kapazitäten beim Landesbetrieb bisher immer ein Argument gegen eine Realisierung war.

3. Sollte der Radverkehr im Rhein-Sieg-Kreis eine höhere politische Priorität bekommen als bisher der Fall?

Der Radverkehr braucht vor allem eine größere gesellschaftliche Akzeptanz. Der Blick in die Nachbarländer Niederlande und Dänemark zeigt, dass Radverkehr auch einen gesellschaftlichen Wert hat. Betrachtet man die Neiddiskussionen in unserer Nachbarschaft in der Stadt Bonn, müssen wir erkennen, dass die Herausforderungen noch sehr groß sind.

4. Auf welchen Anteil sollte der Radverkehr im Modal Split des Kreises steigen, und wie wollen Sie dies erreichen?

Aufgrund der unterschiedlichen Struktur des Kreises, der ländlichen Räume, der Ballungszentren, aber auch der typographischen Unterschiede, werden wir niemals einen Modal Split wie Städte erreichen können. Aber die deutliche Zunahme des Radverkehrs zeigt, dass die Menschen im Kreisgebiet das Fahrrad stärker nutzen möchten. Das muss die Politik im Kreis und in den Kommunen aufgreifen und die Mängel am Radwegenetz weiter konsequent beseitigen. Das wird weiter eine der Kernaufgaben der nächsten Kreistagsfraktion sein, insbesondere auch die Kommunen durch den Kreis stärker zu unterstützen diese Ziele zu erreichen.

5. Welche Bedeutung hat für Ihre Partei die Mitgliedschaft des Kreises in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)?

Die Mitgliedschaft in der AGFS NRW ist eine wichtige Grundlage für eine Einstufung des Kreises, wo wir heute stehen und, wie wir uns von vergleichbaren Kommunen unterscheiden. Die auf unsere Initiative initiierte Mitgliedschaft des Kreises hat sich bewährt und wir wollen sie unbedingt fortführen.

Auch die Mitarbeiter der Verwaltung haben erkannt, dass sie durch das Netzwerk der Mitgliedschaft in ihren Aufgaben unterstützt und entlastet werden.

6. Ist für Ihre Partei die Realisierung des Radschnellwegs Alfter-Bonn-Troisdorf/Niederkassel weiterhin ein politisches Ziel. Wenn ja, wie kann eine rasche Realisierung erreicht werden?

Der Kreis ist hier „nur“ als koordinierende Stelle involviert und hat ein großes Interesse diesen Radschnellweg zu realisieren. Doch leider stoßen unterschiedliche Interessen bei den beteiligten Kommunen aufeinander, was es nicht einfach macht. Da wird sich nach der Kommunalwahl zeigen, wie die neuen Mehrheiten in den Räten den Ausbau des Radverkehrs sehen werden. Im Kreis gab es immer eine große Mehrheit der vier großen Fraktionen für die Unterstützung des Radschnellwegs.

7. Welchen Beitrag sollte der Kreis leisten, um für die Radpendlerrouten eine zügige Weiterführung der Planung und ihre möglichst rasche Realisierung zu erreichen?

Auch hier kann sich der Kreis nur als Dienstleister einbringen, die Entscheidungen liegen in der Regel bei den betroffenen Kommunen. Unabhängig vom Parteibuch ist der ein oder andere Bürgermeister

offener für Radpendler Routen. Sollten die Kommunen sich einig sein in ihren Interessen, werden wir uns dafür einsetzen, dass der Kreis die Umsetzung zügig voranbringt.

8. Wie kann das flächendeckende Netz der Radvorrangrouten im Rhein-Sieg-Kreis möglichst zeitnah realisiert werden?

Hier gilt das gleiche wie gerade ausgeführt. Wenn der gemeinsame Wille der jeweils betroffenen Kommunen vorhanden ist, werden wir uns dafür einsetzen, dass der Kreis es organisatorisch bei der Realisierung unterstützt.

9. Wie sieht für Sie eine optimale Verknüpfung von ÖPNV (Bus und Bahn) und Radverkehr aus, und wie wollen Sie diese erreichen?

Hier haben wir durch unsere Vertreter bei Go.rheinland erreichen können, dass die Kommunen bei der Einrichtung von Mobilstationen eine gute Unterstützung bekommen. Dazu gehören die Einrichtung von sicheren Abstellanlagen für Räder oder auch Fahrradverleihsysteme für die letzte Meile. Mit der gemeinsamen Ausschreibung für das neue gemeinsame Fahrradverleihsystem von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis wurde das große Manko der letzten Ausschreibungen beseitigt. Ab Dezember gibt es für Leihfahrräder zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis keine Grenzen mehr. Das dies so gekommen ist, ist ein großer Erfolg des GRÜNEN Ausschussvorsitzenden Ingo Steiner, der die Stadtwerke Bonn hier immer wieder zum Jagen getragen hat.

10. Welche Ziele möchte Ihre Partei hinsichtlich der Radinfrastruktur an den Kreisstraßen in den nächsten Jahren umsetzen? Welche der schon vorgeschlagenen Projekte genießen für Sie Priorität?

Erstes Ziel ist die weitere Abarbeitung der Prioritätenliste von Radwegen an Kreisstraßen, wo wir fast alle Lückenschlüsse im Bereich der Kreisstraßen erfasst haben. Zudem wollen wir Mobilstationen und das Fahrradverleihsystem weiter ausbauen. Hier kämpfen wir gegen Kräfte im Kreistag, die dieses für nicht bezahlbaren Luxus halten.

Zudem wollen wir weiter im Dialog mit dem Straßenverkehrsamt erreichen, dass dort wo noch keine Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen realisiert sind, die Geschwindigkeit auf 70 km/h reduziert wird. In Wachtberg hat das Straßenverkehrsamt bereits in einigen Bereichen die Geschwindigkeit reduziert.

11. Wie sollte der künftige Landrat als Chef der Kreispolizeibehörde agieren, um durch polizeiliche Kontrollen mehr Sicherheit im Radverkehr zu schaffen?

Der Rhein-Sieg-Kreis hat zwei zuständige Polizeibehörden, rechtsrheinisch ohne Königswinter und Bad Honnef, die Kreispolizei, wo der Landrat vom Amt her Polizeichef ist. Im linksrheinischen Kreis plus Königswinter und Bad Honnef ist der Polizeipräsident in Bonn zuständig.

Hier hat sich auch einiges zum Positiven verändert, durch die natürliche Verjüngung der Behörde sind nun Mitarbeiter am Zuge, die eine positive Einstellung zu Radfahrern haben. Aber auch die Herausforderung der zunehmenden E-Bikes bei Senioren stellen die Polizei vor neue Aufgaben. Hier wollen wir über die Polizeibeamteten die Prävention stärken, dass gilt für die Kleinen von KiTas und Grundschulen genauso wie für die Älteren.

Sollte die Polizei Verstöße gegen die den Radverkehr schützende Regelungen der Straßenverkehrsordnung wirksam regelmäßig und systematisch überwachen:

- a. Mindestabstand von 1,5 m bzw. 2 m beim Überholen von Radfahrenden,

Auf jeden Fall, insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten und bei innerörtlichen Engstellen. Insbesondere bei Menschen, die ihr Rad nicht sicher beherrschen, führt knappes Überholen zu weiteren Unsicherheiten. Es gilt hier die Autofahrer deutlich zu sensibilisieren.

- b. Rechtsabbiegen von LKWs innerorts nur mit Schrittempo,

Die Straßenverkehrsordnung spricht von einem der Umgebungsverhältnisse angemessenen Geschwindigkeit. Das gilt für LKWs wie auch für Kurierfahrzeuge. Daher ist das unbedingt zu überwachen und zu ahnden.

- c. Halteverbot auf Radwegen und Schutzstreifen?

Hier kommen wir wieder in die Probleme der Zuständigkeiten. Falschparker innerorts auf Radwegen liegen in der Überwachung der kommunalen Ordnungsämter. Bei Schutzstreifen liegen sie meistens bei der Polizei. Während die Polizei es noch intensiv überwacht, ist es bei den jeweiligen Ordnungsämtern sehr unterschiedlich.

Aber hier sind wir auch wieder bei der gesellschaftlichen Akzeptanz. Für den Autofahrer ist es selbstverständlich einen Rad- und Gehweg zuzuparken, auf der Straße würde er das nicht machen. Mir sagte mal ein Autofahrer, wenn ich auf der Straße parke, kriege ich direkt eine Knolle.

Wir GRÜNE im Kreis unterstützen hier eine stärkere Kontrolle durch die Ordnungsämter, die Umsetzung muss jedoch in den Kommunen erfolgen.