

			Anfrage	
Dezernat 3 3.3 Umwelt und Bauen - Öffentliche Einrichtungen - Liegenschaften - Umlegung	29.08.2024 Bearbeitet von: Martin Klöckner	Drucksachen-Nr. 127/2024	<input checked="" type="checkbox"/>	öffentlich
			<input type="checkbox"/>	nicht öffentlich

Beratungsfolge	Termin	TOP
Rat	12.09.2024	3.3

Lückenloses Radnetz in der Gemeinde Wilnsdorf

hier: Anfrage der GRÜNE-Fraktion nach § 17 der Geschäftsordnung vom 21.08.2024 (Listen-Nr.: 855)

„Der Radverkehr in der Gemeinde Wilnsdorf beschäftigt die Grünen weiterhin. Wir greifen eine Aussage des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung auf. Wie im Bau- und Umwelt-Ausschuss am 29.02.2024 TOP 11 geschildert setzt die Verwaltung die Aussage auf Seite 39 „Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads“ vorbildlich Schritt für Schritt um. Daran in weiterem Ausmaß anzuknüpfen, heißt es auf Seite 33: „Handlungsbedarf besteht beim Netzausbau, beim Ausbau der Abstellmöglichkeiten und der Verknüpfung des Fahrrads mit dem öffentlichen Verkehr. Nur so kann 2030 ein lückenloses Radnetz im „Fahrradland Deutschland“ Realität werden.“

Dazu folgende Fragen:

Was bedeutet „lückenloses Radnetz“?

Konkret:

1. Stellen die auf Seite 106 aufgelisteten Maßnahmen im „Mobilitätskonzept für den Radverkehr in der Gemeinde Wilnsdorf“ 2.4.1 - 2.4.6 an der Eiserfelder Straße zwischen Rinsdorf und Wilnsdorf ein lückenloses Radnetz dar?
2. Sieht die Verwaltung die Aussage „Radfahrende im Mischverkehr mit den Kfz zu führen ist innerwie außerorts nur bei niedrigen Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken eine dauerhaft gute Lösung“ bei aktueller Planung erfüllt? (Seite 34 im Nationalen Radverkehrsplan 3.0). Der Umsetzungshorizont ist schließlich bis 2029 angegeben, was zwar keine Verpflichtung ist, aber einen groben Zeitraum darstellt.
3. Hält die aktuelle Planung, wie auf Seite 34 des Nationalen Radverkehrsplanes 3.0 beschrieben: „Zudem berücksichtigen sie die Anforderungen der sozialen Sicherheit. Das macht Radfahren für alle Menschen attraktiv.“, nach Meinung der Verwaltung die Zielsetzung ein?

4. Erfüllt die aktuelle Planung, wie auf Seite 37 des Nationalen Radverkehrsplanes 3.0 beschrieben: „Zukünftig werden mehr Menschen Radfahren. Das muss beim Neu- und Umbau von Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Ebenso muss der Standard auch Spezialrädern – insbesondere Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern – bezüglich Breite, Geschwindigkeit und Fahrdynamik genügen.“, dieses Ziel?

Falls die Verwaltung in ihren Antworten die Fragen verneint:

1. Wie verfährt die Verwaltung mit dieser Diskrepanz?
2. Wird auf eine flexible Lösung auf sonstigen Außerortsstraßen, welche noch erprobt werden, gesetzt? (Seite 36 im Nationalen Radverkehrsplan 3.0)
3. Gibt es schon Ideen?
4. Welche wären das?
5. Gibt es weitere Strecken, die im „Mobilitätskonzept für den Radverkehr in der Gemeinde Wilnsdorf“, nicht mit den Zielen der Bundesregierung für 2030 übereinstimmen?
6. Welche sind dies?

Mit freundlichen Grüßen

Ekkehard Blume
(Fraktionsvorsitzender)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Gemeinde Wilnsdorf hat zunächst einen neuen Radweg zwischen Wilnsdorf und Rinsdorf angelegt und eine ganz wesentliche Lücke geschlossen, um Fahrradfahrern eine Alternative zur L907 anzubieten. An der Baustelle der Talbrücke Rinsdorf musste der Radwegbau zunächst unterbrochen werden. Nach Fertigstellung der Brücke A45 soll der Radweg weitergebaut werden. Sowohl für die Strecke von der A45 bis zum Ortseingang als auch für die Weiterführung durch Rinsdorf bis zur Anbindung in Richtung Eisern erfolgt derzeit eine Trassenprüfung, da die Radwegführung aufgrund der Topografie, begrenzter Flächen und aufgrund der Eigentumsverhältnisse schwierig ist. Zielsetzung ist eine durchgehende Verbindung von Wilnsdorf nach Eisern, in diesem Sinne „lückenlos“. Eine Querung der L 907 vermutlich außerorts wird voraussichtlich nicht zu vermeiden sein, wie häufig auch an anderen Wegen. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung keine Lücke dar.

Zu Frage 2:

Auf den Hauptverkehrsstraßen besteht innerorts vielfach kein Platz für separate Radanlagen. Auch außerorts gibt es erhebliche Restriktionen, da für straßenbegleitende Radwege oft topografische Hindernisse bestehen, die benötigten Flächen nicht in öffentlichem Eigentum stehen und gewaltige Flächenneuversiegelungen mit massiven Eingriffen in die Natur dafür erforderlich wären. Deswegen hat die Verwaltung im Radwegkonzept versucht, das Radnetz abseits der stark und mit hohen Geschwindigkeiten befahrenen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu konzipieren und die angesprochenen Mischverkehre auf solchen Strecken möglichst zu vermeiden, zumal hierfür oft bereits vorhandene Wirtschaftswege genutzt werden können, die größtenteils in kommunalem Eigentum stehen und verfügbar sind.

Den Ausbau der Hauptverbindungsstrecken zwischen den Ortsteilen bis 2029 abzuschließen, erscheint aufgrund der Erfahrungen der Gemeinde angesichts der erforderlichen anspruchsvollen Planungen für große Strecken, insbesondere sehr aufwändiger Umweltprüfungen, die vom Bundesgesetzgeber nicht erleichtert wurden, zu ambitioniert.

Zu Frage 3:

Die Frage der „Sozialen Sicherheit“ kann nicht optimal gelöst werden. Außerorts verfügen weder bestehende Bundes-, Landes- und Kreisstraßen noch kommunale Wirtschaftswege über eine Be-

leuchtung. Aus Natur- und Artenschutzgründen sind heutzutage Radwegebeleuchtungen im Außenbereich grundsätzlich nicht genehmigungsfähig. Leider ist davon in dem in der Anfrage mehrfach in Bezug genommenen und als Orientierung herangezogenen Nationalen Radverkehrsplan 3.0 nichts zu lesen.

Zu Frage 4:

Grundsätzlich ja. Die von der Gemeinde zum Ausbau vorgesehenen Radwege – im wesentlichen Wirtschaftswege außerorts – sind ausreichend breit, um sie auch mit den angesprochenen Spezialrädern befahren zu können. Begegnen sich solche Spezialräder, muss man Rücksicht nehmen, vorsichtig fahren und ggf. ausweichen, dafür können durch Wald und Feldflur keine Überbreiten ausgebaut werden.

Der Bürgermeister
Im Auftrag
Klößner
Dezernent