

Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Ausgangslage

- Hohe Umweltbelastung durch Kfz-Verkehr in Bonn – u.U. droht Fahrverbot für Dieselfahrzeuge
- Mo – Fr ständig Kfz-Stau zwischen dem linksrheinischen Umland und Bonn (z.B. BAB 565, BAB 555, B 56 zwischen Swisttal-Buschhoven und Duisdorf, L 158 zwischen Meckenheim-Merl und Bad Godesberg, K12 in Alfter)
- Stausituation droht sich zu verschärfen, wenn BAB Tausendfüßler und Nordbrücke neu gebaut werden
- Für diejenigen, die statt mit dem Auto mit dem Rad aus dem linksrheinischen Umland nach Bonn (und umgekehrt) pendeln wollten, gibt es kein adäquates Angebot
- Strecken des Radverkehrsnetzes NRW, der RadRegionRheinland und radtouristische Routen sind nur abschnittsweise und oft eingeschränkt geeignet

Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Ziel

- Radverkehrsverbindungen zwischen dem linksrheinischen Umland und Bonn, die möglichst direkt verlaufen und schnell und sicher befahren werden können
- Potenzial zum Pendeln mit dem Rad ist groß:

Es pendeln nach Bonn aus	
<u>Alfter</u>	5.617
Bornheim	6.296
Meckenheim	3.640
Rheinbach	3.702
<u>Swisttal</u>	2.486
Wachtberg	4.518
Quelle: IHK Bonn/Rhein Sieg: „Pendlerregion Bonn/Rhein-Sieg 2015“	

- Ziel Swisttal Oktober 2017: *„Ein Drittel der Pendler lassen das Auto stehen und fahren mit dem Rad zur Arbeit“*

Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Lösung

- Radschnellwege:
 - 4 Meter breit,
 - kreuzungsfrei,
 - ermöglichen grds. überall Tempo 30 und mehr

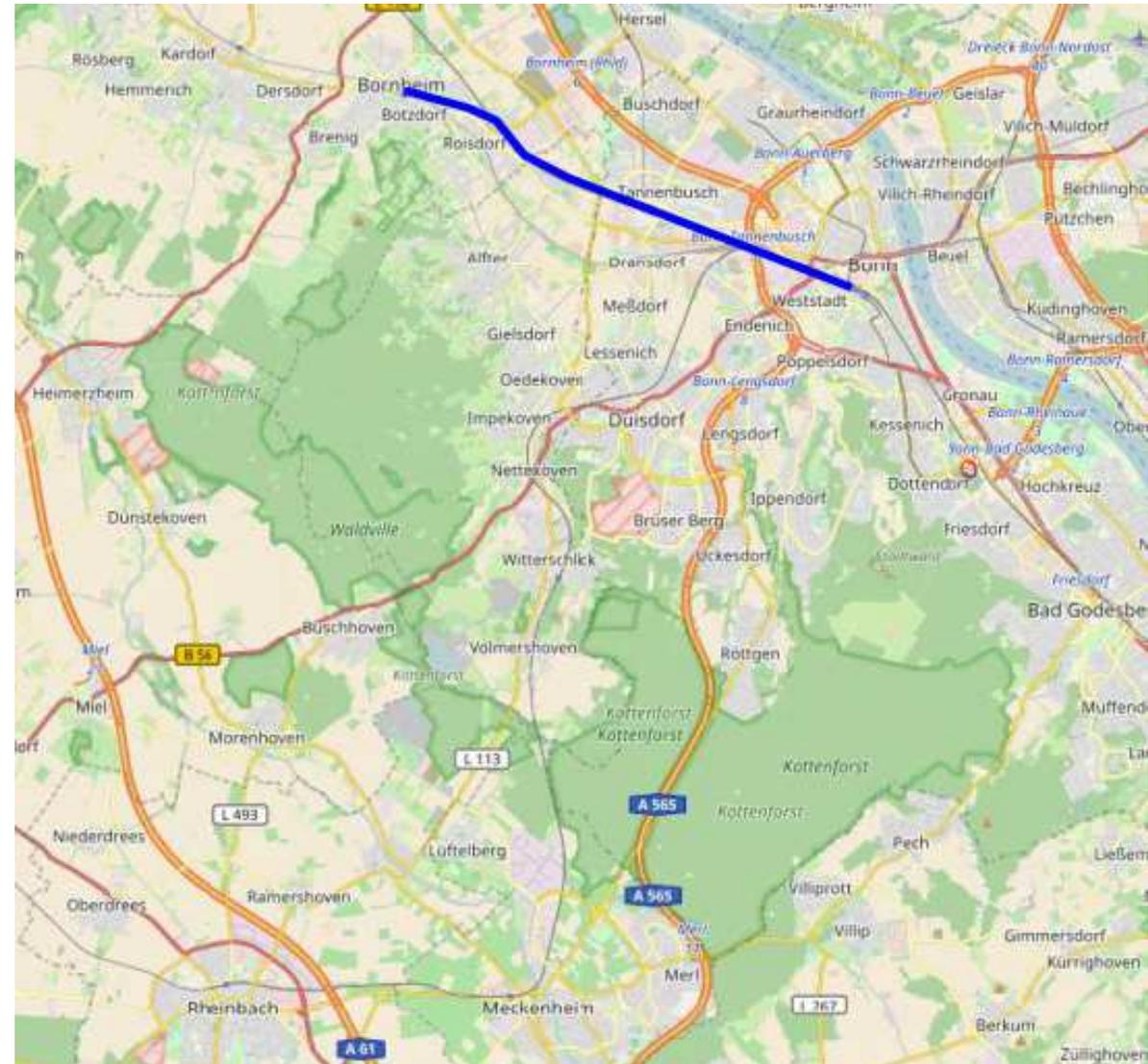
- Radpendlerrouen:
 - durchgehend gut befahrbar,
 - möglichst wenig potenzielle Zwangshalte (Ampeln, Bahnübergänge) und Stellen, an denen man abbremsen muss,
 - ermöglichen grds. Tempo 25, relativ* sicher zu befahren

* sicher wäre es dann, wenn die Standards der ERA 2010 durchgehend eingehalten sind

Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Radpendlerroute I

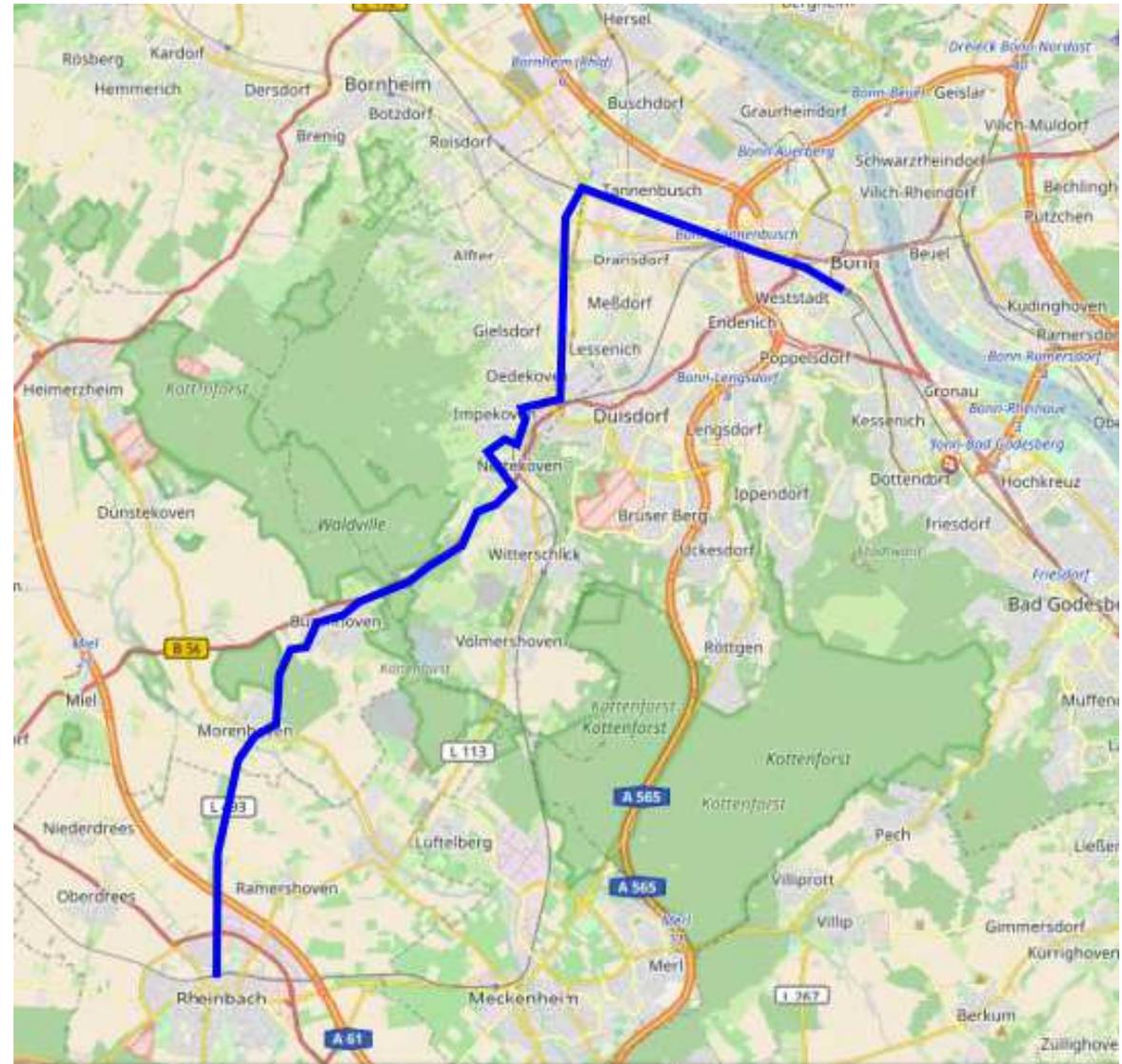
- Bereits beschlossen: Die Trasse des ursprünglich angedachten Radschnellwegs von Bornheim nach Bonn Hbf. soll als Radpendlerroute realisiert werden.
- Realisierung zumindest der Baustufe I (Herstellung der grundlegenden Verbindungsfunktion) erfolgt wann?



Konzept Radpendler Routen RSK linksrheinisch

Radpendlerroute II

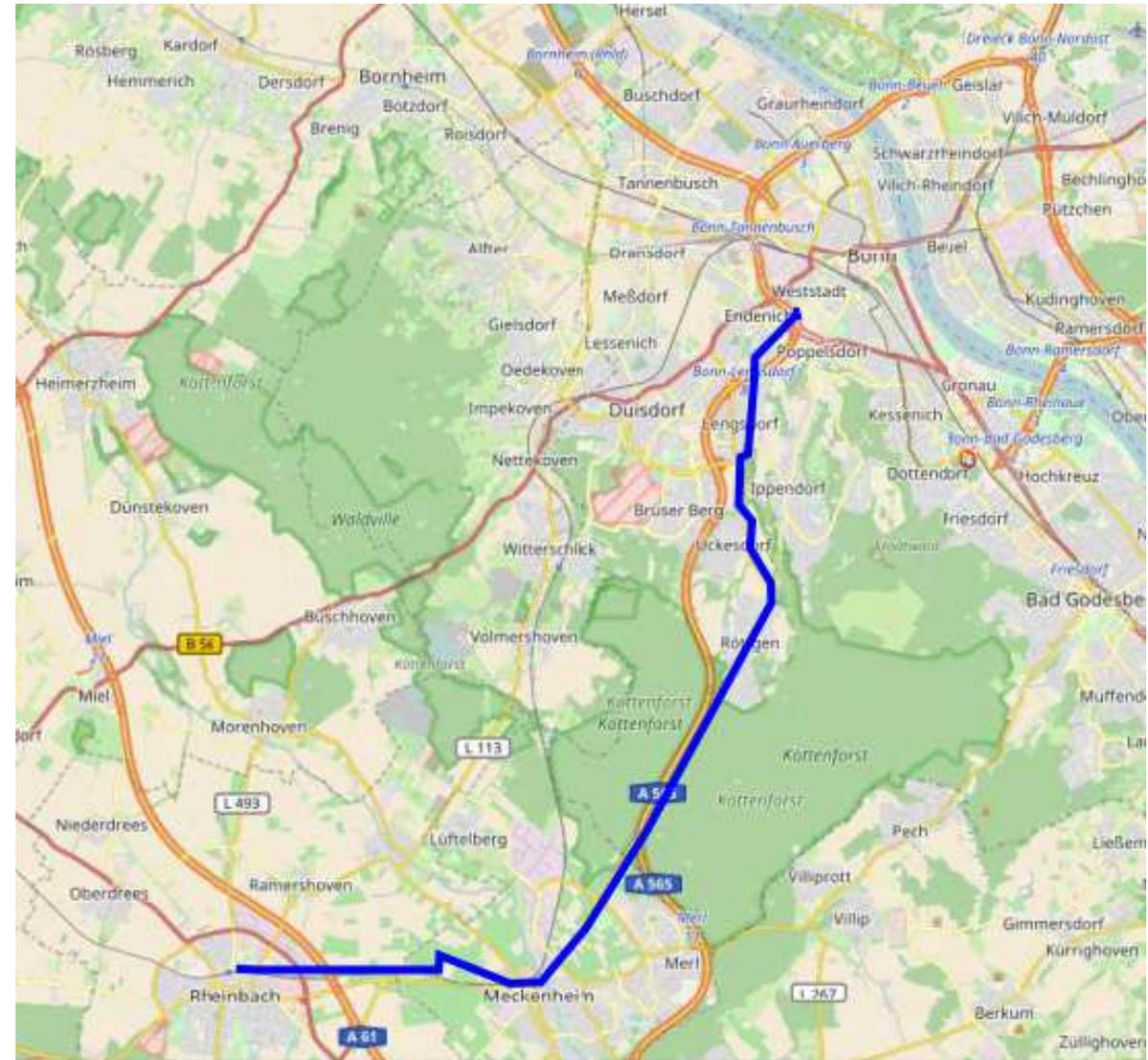
- Route von Rheinbach über Swisttal bis Alfter
- auf 16 km Länge im RSK nur 4 potenzielle Zwangshalte (3 Ampeln, davon eine Bedarfsampel, die fast immer grün ist und 1 Bahnübergang)
- meist eigenständige Radwege, sonst Wirtschaftswege mit sehr geringem Kfz Verkehr, nur ein sehr kleiner Teil der Route führt über Mischverkehr auf Gemeindestraßen.
- Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h schon heute möglich
- von Alfter (Knoten 71) weiter auf der Route I bis Bonn Hbf



Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Radpendlerroute III

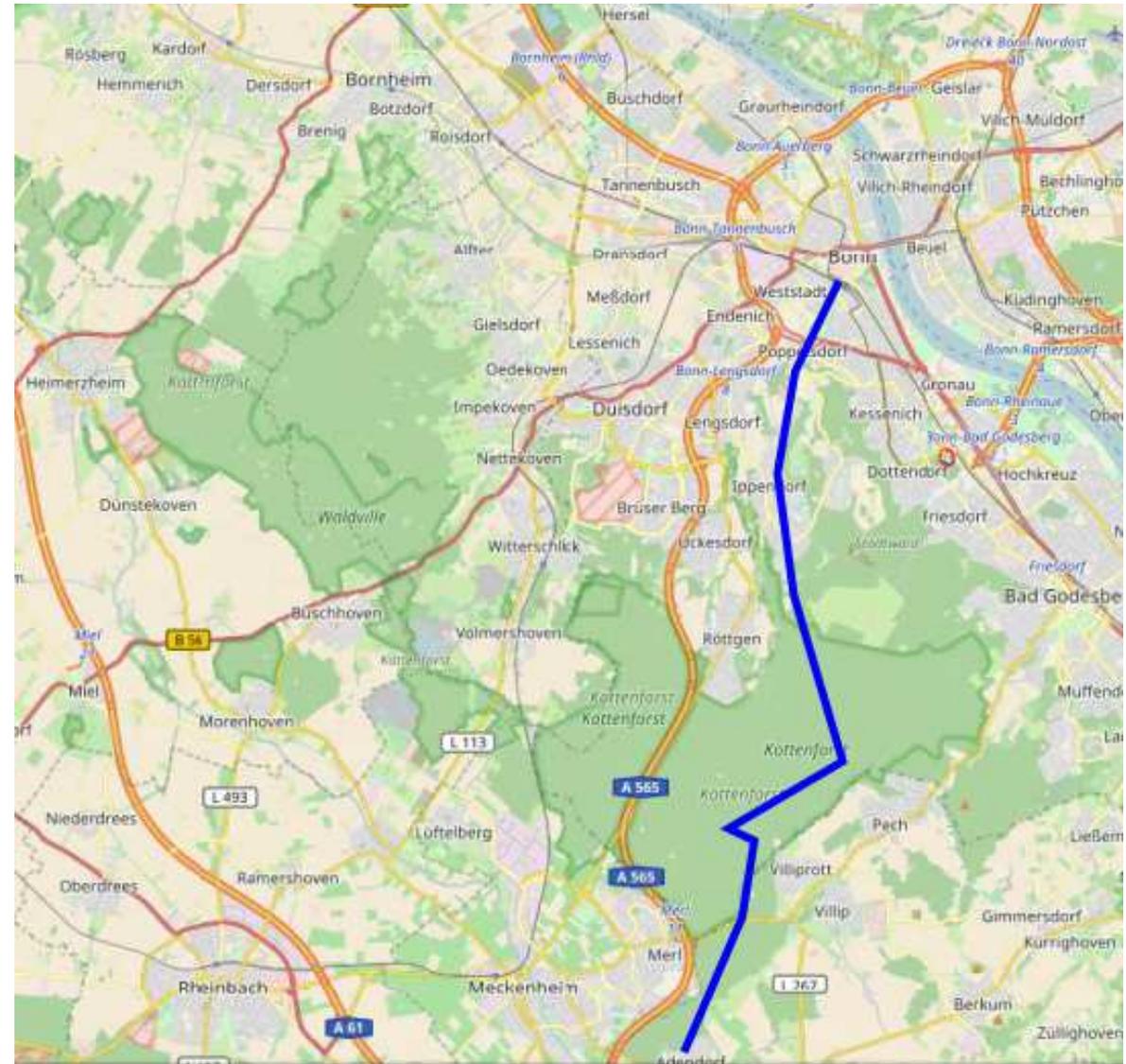
- Rheinbach-Meckenheim-Röttgen-Weststadt
- auf Kreisgebiet etwa 9 km lang, insgesamt gut 20 km.
- 7 bis 8 (je nach Fahrtrichtung) potenzielle Zwangshalte in Form von Ampeln, davon nur 1 auf Kreisgebiet
- Durchschnittsgeschwindigkeit auf Kreisgebiet von über 20 km möglich, insgesamt aktuell ca. 20 km/h.
- In Bonn über 3 km dichter Mischverkehr ohne Schutzstreifen.



Konzept Radpendlerrouen RSK linksrheinisch

Radpendlerroute IV

- Wachtberg-Adendorf-Kottenforst-Ippendorf-Bonn Hbf



„Erstbefähigung“ ist bis 2020 möglich

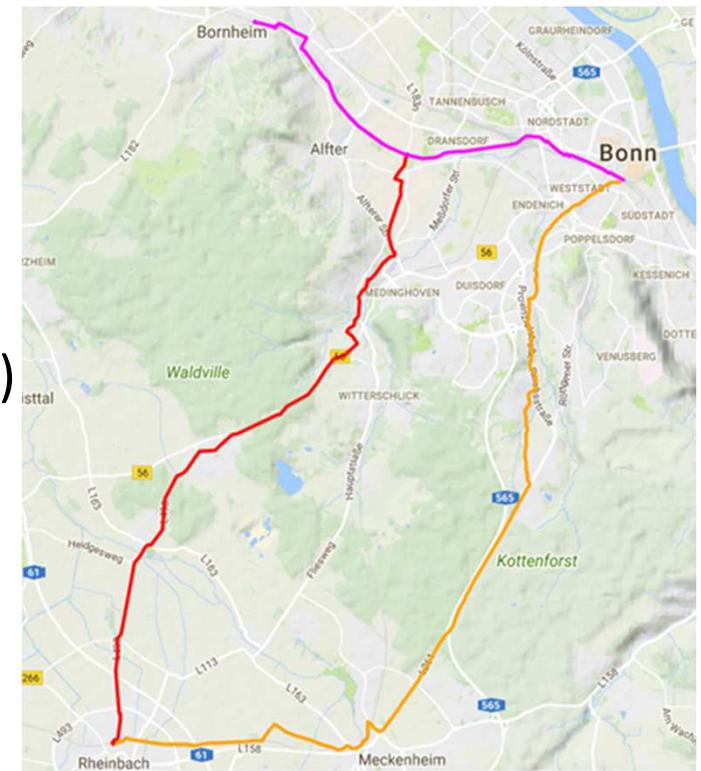
> 40 km Radpendlerrouten bis 2020 für 1,5 Mio Euro

Sofort umgesetzt werden kann das, was nicht mehr aufwändig neu geplant, sondern nur noch getan werden muss.

Für > 40 km zusammenhängende Radpendlerrouten

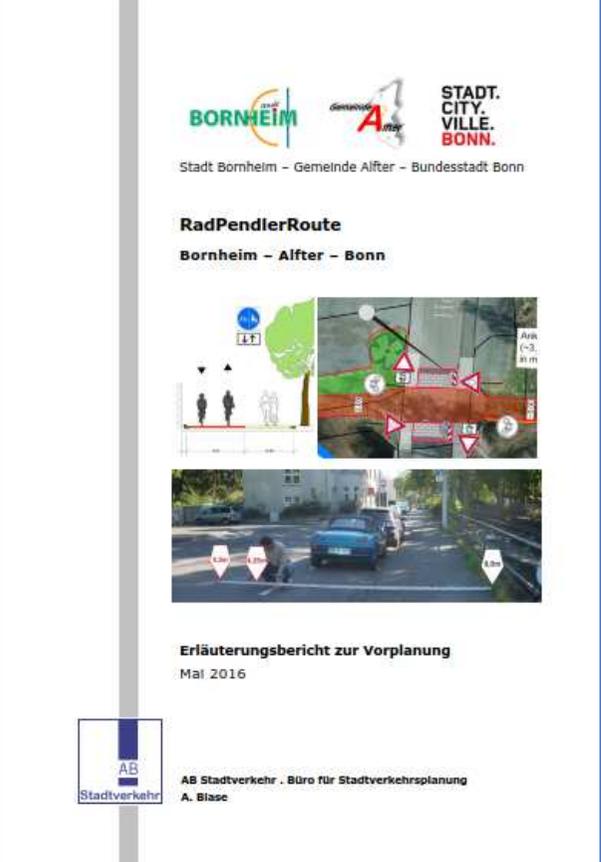
- Radpendlerroute I (Bornheim – Alfter - Bonn)
- Radpendlerroute II (Rheinbach – Swisttal – Alfter- Bonn)
- Radpendlerroute III (Rheinbach – Meckenheim – Bonn)

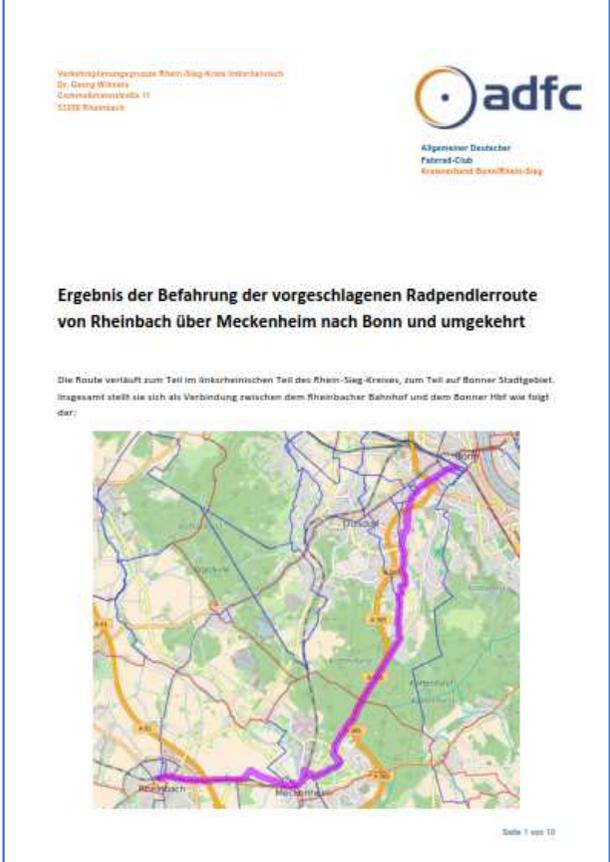
kann eine grundlegende Verbindungsfunktion nach Bewertung des ADFC bis 2020 zu Kosten von ca. 1,5 Mio Euro hergestellt werden.



Was notwendig ist, wurde dokumentiert

Basis dieser Bewertung ist die Vorplanung der Route I durch das Büro für Stadtverkehrsplanung AB Stadtverkehr 2016, für die Route II eine Befahrung durch ADFC und Kommunalverwaltungen 2017 und für die Route III eine Befahrung des ADFC 2018.





Kosten für „Erstbefähigung“ bis 2020

Die Kosten für die Maßnahmen zur Herstellung der grundlegenden Verbindungsfunktion betragen

- für die Radpendlerroute I ca. 1,25 Mio Euro →
- für die Radpendlerroute II ca. 0,15 Mio Euro
- für die Radpendlerroute III ca. 0,07 Mio Euro ohne Neubau des straßenbegleitenden Radwegs entlang der L 261 → (es gibt es eine bestehende Umfahrung, die genutzt werden kann) und 0,29 Mio Euro mit diesem Neubau, der die Route um 550 Meter verkürzen und deutlich beschleunigen würde.

In der Summe betragen die Kosten für alle drei Routen mit einer Gesamtlänge von über 40 km rund 1,5 Mio Euro ohne Neubau des Radweges entlang der L 261 und rund 1,7 Mio Euro mit dem Neubau dieses Radwegs.

Realisierungschancen bis 2020?

**Gibt es 2020 mit Beginn des Neubaus des „Tausendfüßlers“
der BAB 565 und damit erhöhter Kfz-Staugefahr
Radpendlerrouen, die guten Gewissens zum Pendeln
mit dem Rad angeboten / empfohlen werden können?**

**Wer ist für die Realisierung solcher Routen bis 2020
zuständig / verantwortlich?**

Liste der notwendigen Maßnahmen Route I

In der Vorplanung der Route I durch das Büro für Stadtverkehrsplanung AB Stadtverkehr 2016 werden folgende Maßnahmen zur Herstellung der grundlegenden Verbindungsfunktion zwischen Bornheim Siegesstraße und Bonn Hbf. für notwendig gehalten (in Klammern die damalige Kostenschätzung in TEUR):

BOR 1-10	(134)
BOR 1-11	(165,5)
AL 1-1/1-2	(260)
AL 1-3	(9)
AL 1-4a	(zunächst nur verkehrsrechtl. Anordnung)
AL 1-4b	(183,5)
BN 1a-29	(201,5)
BN 1a-26	(48)
BN 1a-25	(20)
BN 1a-24	(127)
BN 1-19	(33)
BN 1-17	(67)



Beispiel notwendige Maßnahme Route I

Beispiel: Maßnahme BOR 1-11

Ein vorhandener Asphaltweg muss verbreitert werden. Der Platz dafür ist vorhanden.

Die Kosten werden mit ca. 165.500 Euro angegeben.

SadFendlerRoute | Anlage 2a: Streckenkataster Stadtgebiet Bornheim

BOR 1-11 – Typ 4 / RGW mit 4,0m



BOR mit 4,0m Verkehrsraum kann durchgängig realisiert werden

- im ersten ca. 40m langen Teilabschnitt auf Höhe des Betriebsgebäudes der HDK ist eine Verbreiterung in Richtung der „Radschleifer Mineralquellen“ erforderlich



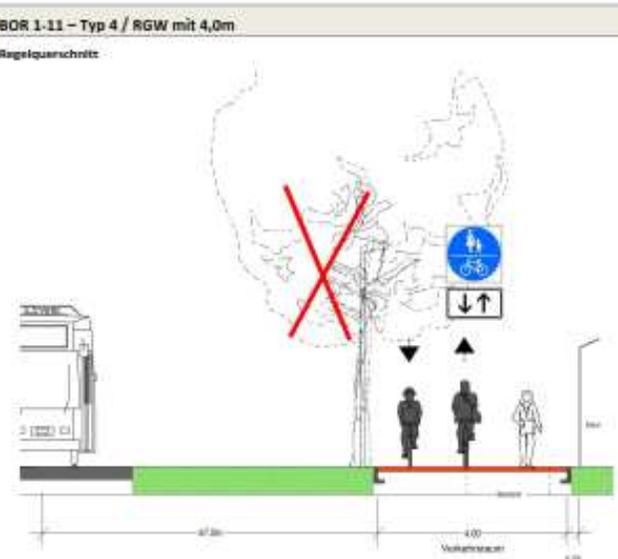
- Wegverbreiterung im Hauptabschnitt in Richtung Bahngleise; Zaun bildet rechten Abschluss des Wegs
- Freisuchen des Baufeldes einschließlich Fällung einzelner Bäume (hinten im Foto)
- im späteren Verlauf verursacht besondere Anforderungen durch Wegverlauf im Baumreihenbereich von schützenswertem Zaunbestand (z.B. Handzussicherung)

AD Stadtverkehr – A Klasse

SadFendlerRoute | Anlage 2a: Streckenkataster Stadtgebiet Bornheim

BOR 1-11 – Typ 4 / RGW mit 4,0m

Regelquerschnitt



Maßnahmen

Grunderwerb

- Grunderwerb von HDK sowie wenige qm von „Radschleifer Mineralquellen“ erforderlich (hier in Ansatz gebracht ~ 700qm Verkehrsfläche)

Ausbauforderungen

- Neuanlage gemeinsamer Geh-/Radweg mit 4,0m Breite (Asphalt)

Ausstattung (neu)

- Beleuchtung, Beschilderung, Markierung

Kostenschätzung

Grunderwerbskosten (brutto / ca.): 12.300 Euro
 Bau- und Planungskosten (brutto / ca.): 153.000 Euro

Baustufe I

Begründung: Die Verbesserung der Befahrbarkeit / Herstellung einer Asphaltbahn in diesem Abschnitt ist Voraussetzung für den „grundlegenden Aufbau der durchgehenden Verbindungsfunktion der Route“. Somit ist die Maßnahme in Abschnitt BOR 1-11 der Baustufe I zuzuordnen.

AD Stadtverkehr – A Klasse

Beispiel notwendige Maßnahme Route I

Beispiel: Maßnahme AL 1-1 / 1-2

Ein vorhandener Asphaltweg muss verbreitert werden. Der Platz dafür ist vorhanden.

Die Kosten werden mit ca. 260.000 Euro angegeben.

RadPendlerRoute | Anlage 2b: Streckenkataster Gemeindegebiet Alfter

AL 1-1 / 1-2 – Typ 4 / RGW mit 4,0m



RGW mit 4,0m Verkehrsraum kann realisiert werden

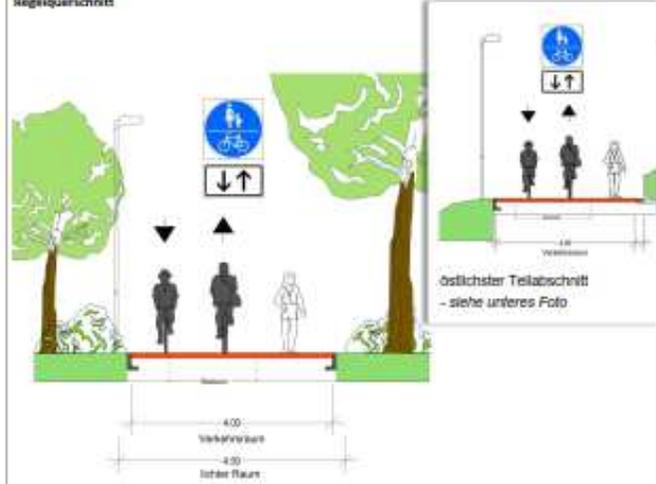
- Grunderwerb von HSK erforderlich
- Wegeverbreiterung zu beiden Seiten
- Vereinzelt besondere Anforderungen durch Wegeverlauf im Baumreihenbereich (Mk. Säume zur Entnahme gekennzeichnet)
- besondere Anforderungen durch Querung Entlastungsgraben (Verrohrung des Grabens erforderlich)
- im dichten Teilabschnitt bzw. Sölmassiven erforderlich sowie Klärung wasserrechtlicher Belange (Verbreiterung in Richtung der Stützungsbohrkante - siehe Foto unten)
- zentrale Anforderung der Unternehmung ist die regelmäßige Grenzschritt einseitig Übernahmepflicht der Verkehrsicherungspflicht für den Baumbestand (i. V.m. Grunderwerb)

AB Stadtverkehr – A. Blass

RadPendlerRoute | Anlage 2b: Streckenkataster Gemeindegebiet Alfter

AL 1-1 / 1-2 – Typ 4 / RGW mit 4,0m

Regelquerschnitt



Östlicher Teilabschnitt
- siehe unteres Foto

4,00
Verkehrsraum

4,50
totaler Raum

Maßnahmen

Grunderwerb

- Grunderwerb von HSK erforderlich (hier in Ansatz gebracht: ~ 6.500qm Grünland)

Ausbauformale

- Neuanlage gemeinsamer Geh-/Radweg mit 4,0m Breite (Asphalt)

Ausstattung (neu)

- Beleuchtung, Beschilderung, Markierung

Kostenschätzung

Grunderwerbkosten (brutto / ca.): 51.000 Euro

Bau- und Planungskosten (brutto / ca.): 229.000 Euro

Baustufe I

Begründung: Die Verbesserung der Befahrbarkeit / Herstellung einer Asphaltbahn in diesem Abschnitt ist Voraussetzung für den „grundlegenden Aufbau der durchgehenden Verbindungsfunktion der Route“. Somit ist die Maßnahme in Abschnitt AL 1-1 / 1-2 der Baustufe I zuzuordnen.

AB Stadtverkehr – A. Blass

Beispiel notwendige Maßnahme Route I

Beispiel: Maßnahme BN 1a-29

Sanierung und
Verbreiterung eines
bestehenden Wegs.
Der Platz dafür ist
vorhanden.

Die Kosten werden mit
ca. 201.500 Euro
angegeben.

RadFenderRoute | Anlage 2c: Streckenkataster Stadtgebiet Bonn

BN 1a-29 Typ FS / Fahrradstraße (landwirtschaftlicher Nutzverkehr/ Anlieger frei)



→ Fahrradstraße mit 4,0m Verkehrsraum

- Sanierung und Verbreiterung um ca. 2,5m in Richtung Ackerland (Landschaftsschutzgebiet)
- Grunderwerb von einem Eigentümer erforderlich
- rechte Seite im Foto bleibt bestehen, wobei aufgrund der brüchigen Kante (s. T. Wurzwirk) die neue Fahrbahn mit einem Abstand von 2,0,5m von der Grundstücksgrenze hergestellt werden sollte
- ca. 300m³ Erdbau/verarbeiten / beauftragen
- ggf. Ausbau / Oberbau als Wirtschaftsweg



→ Fahrradstraße mit 4,0m Verkehrsraum

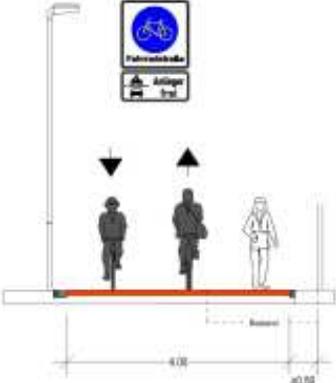
- Sanierung und Verbreiterung in beiden Richtungen
- Grunderwerb von einem Eigentümer erforderlich
- zentrale Anforderung der Unterhaltung ist der regelmäßige Grünschnitt
- ggf. Ausbau / Oberbau als Wirtschaftsweg

AB Stadtverkehr - A.Blaas

RadFenderRoute | Anlage 2c: Streckenkataster Stadtgebiet Bonn

BN 1a-29 Typ FS / Fahrradstraße (landwirtschaftlicher Nutzverkehr/ Anlieger frei)

Regelquerschnitt



Maßnahmen

Grunderwerb

- Grunderwerb von zwei Flurstücken erforderlich (hier in Ansatz gebracht: ~ 440qm Ackerland)

Ausbauanfordernis

- Sanierung und Verbreiterung des bestehenden Wegs um ca. 2,5m
- verl. Ausbau als Wirtschaftsweg sinnvoll

Ausstattung (neu)

- Beleuchtung in 150, Beschilderung, Markierung (frühzeitige Abstimmung mit Belangen des Landschaftsschutzes und Betreiber des Energienetzes)

Kostenschätzung

Grunderwerbkosten (brutto / ca.): 2.500 Euro

Bau- und Planungskosten (brutto / ca.): 199.000 Euro

Hinweis: Da der Weg im Bestand keine Funktion als Wirtschaftsweg aufweist, sind Zusatzkosten für den Ausbaustandard „Wirtschaftsweg“ hier nicht enthalten (Zusatznutzen, der für die Herstellung der RadFenderRoute nicht erforderlich ist).

Stufe I

Begründung: Die Verbesserung der Befahrbarkeit / Herstellung einer Asphaltbahn in diesem Abschnitt ist Voraussetzung für den „grundlegenden Aufbau der durchgehenden Verbindungsfunktion der Route“. Somit ist die Maßnahme in Abschnitt BN 1a-29 der Baustufe I zuzuordnen.

AB Stadtverkehr - A.Blaas

Notwendigen Maßnahmen Route II in Rheinbach

Für die Radpendlerroute 2 wurden bei der Befahrung folgende Maßnahmen als kurzfristig notwendig erkannt:

In Rheinbach:

Aufhebung der Benutzungspflicht des kombinierten Rad-/Gehweges zwischen der Ampelkreuzung an der B 266 und dem Bahnhof. Stattdessen Ausschilderung als Gehweg mit dem Zusatzschild Radfahrer frei. Dann kann der Radpendler zügig auf der Straße fahren.



Notwendigen Maßnahmen Route II in Swisttal

In Swisttal:

Kennzeichnung auf der Straße des Übergangs zwischen Bundesstraße und Alte Poststraße, damit dieser Übergang von parkenden Autos und Mülltonnen freigehalten wird. Ersetzung des Mittelpfostens durch zwei Seitenpfosten.

Aufhebung der Benutzungspflicht des → kombinierten Rad-/Gehweges zwischen der Querung des des Swistbaches und der Querung des Radweges über die L 163, hier stattdessen Ausschilderung als Gehweg mit dem Zusatzschild Radfahrer frei.



Notwendige Maßnahmen Route II in Alfter

In Alfter:

Das Ende des Rheinwegs bis zur L 113 ist ordentlich zu asphaltieren und an der Einmündung zur L 113 ist die Sichtbeziehung durch Entfernung der Büsche links und rechts von der Einmündung zu verbessern.

Die Bordsteinkante am Ende des Weges entlang des Bahnhofs Impekoven an der K 12 ist abzuflachen.

Beseitigung von Wurzelaufrüchen auf dem Radweg entlang der B 56 zwischen der Einmündung Schmale Allee und dem Parkplatz.



Notwendige Maßnahmen Route III in Meckenheim

Für die Radpendlerroute 3 wurden bei der Befahrung folgende Maßnahmen als kurzfristig notwendig erkannt:

In Meckenheim:

Abflachung des Bordsteins bei der Abfahrt/Auffahrt vom Radweg auf die K 53 und Aufhebung der Benutzungspflicht des kombinierten Fuß-/Radweges zwischen der Abfahrt/Auffahrt und der Abzweigung des Rottwegs von der L 261 (um dem Radpendelverkehr die Benutzung der Straße im Bereich der Ampel ohne Verstoß gegen Straßenverkehrsvorschriften zu ermöglichen).



Notwendige Maßnahmen Route III in Meckenheim

Bau des geplanten und in der Regionalplanung mit höchster Priorität vorgesehenen Lückenschlusses des Radwegs entlang der L 261 zwischen der Kreuzung L 261 / L 158 / K53 und dem Sängerhof. Er würde einen Umweg von 550 Metern vermeiden und die Route deutlich beschleunigen

L 261 Meckenheim, RW "Sängerhof - Meckenheim" 43-0837		
Gemeinde: Meckenheim	Rhein-Sieg-Kreis	Regionalniederlassung Vlle-Eifel
Verkehrsbelastung (DTV 2010): 20219 Kfz/24h	Aktuelle Kosten: 0,217 Mio. €	Baustand:
Fahrbahnbreite: 6,80 m	Länge: 0,780 km	Vorentwurf genehmigt
Maßnahmenart:	Verkehrsfluss:	
Neubau Rad- und Gehwege	Reisegeschwindigkeit: eingeschränkt	
	Staurisiko: mittel	
Straßenzustand	Verkehrssicherheit	
Gebrauchswert: 4,5	Unfallsignifikanz: unauffällig	
Substanzwert: 4,5	Gefährdungspotential: mittel	
Verkehrsbedeutung	sonstige fachliche Belange	
Bedeutung im Netz: regional	Lückenschluss: gering	
Vehrkkehrsbelastung: hoch		
Auslastungsgrad: hoch		
Straßenquerschnitt: ausreichend dimensioniert		
Gültiger Rang (2017): 1	Vorgeschlagener Rang (neu): 1	Prioritätswert: 2,16



Notwendige Maßnahmen Route III in Meckenheim

Beseitigung der zahlreichen Wurzelaufbrüche auf den Radweg vom Sängerhof bis zur Brücke über die Straße Am Pannacker.

Ausbesserung der Zufahrt nach dieser Brücke auf den bestehenden Radweg entlang der L 261.

Notwendige Maßnahmen Route III in Bonn

In Bonn:

Im Verlauf des Radweges von der Bonner Stadtgrenze parallel der L261 sind Wurzelaufbrüche und andere Schäden zu beseitigen.

Herzogsfreudenweg, Höhenweg und Auf den Steinen als Fahrradstraßen anordnen.

Der Herzogsfreudenweg („Hölle“) hat auf der Verbindung Röttgen – Ückesdorf in Höhe des Wasserwerks einige große und tiefe Schlaglöcher. Diese sollten dringend beseitigt werden.

Notwendige Maßnahmen Route III in Bonn

An der Einmündung Konrad-Adenauer-Damm / Reichsstraße Installation einer Radfahrerampel, die direkt auf die andere Straßenseite führt und dann das Weiterfahren auf den Radfahrstreifen in Richtung Uhlgasse ermöglicht.



Im weiteren Verlauf ist die Uhlgasse als Fahrradstraße einzurichten.

Notwendige Maßnahmen Route III in Bonn

Zur Beschleunigung nicht nur des Radverkehrs (insbesondere auch des ÖPNV) ist der Linksgasse bei Einmündung in „Im Mühlenbach“ Vorfahrt einzuräumen (abknickende Vorfahrt).

Den kurzen abschüssigen Weg zwischen Sebastianstraße und Alfred-Bucherer-Straße in einen ordentlichen Zustand versetzen. Das Drängelgitter dort aus Sicherheitsgründen beibehalten, aber es so gestalten, dass man zwar die Geschwindigkeit reduzieren muss, aber ohne abzustiegen auch bergauf und auch mit Tandem und Anhänger passieren kann.



Notwendige Maßnahmen Route III in Bonn

Dort auch für die von links kommenden Autos (aus Richtung Frongasse) das Schild „Kreuzung“ aufstellen, so dass auch gegenüber den Radfahrern rechts vor links gilt und diese damit die Möglichkeit erhalten, selbst bei starkem Verkehr legal in die Eendenicher Allee zu gelangen. Hinweis für Autofahrer: „Radfahrer kreuzen“.
Einrichtung der Richard-Wagner-Straße als Fahrradstraße.

Zudem dort für die von links kommenden Autos (aus Richtung Frongasse) das Schild „Kreuzung“ aufstellen, so dass auch gegenüber den Radfahrern rechts vor links gilt und diese damit die Möglichkeit erhalten, selbst bei starkem Verkehr legal in die Eendenicher Allee zu gelangen. Hinweis für Autofahrer: „Radfahrer kreuzen“.

