

Radschnellwege / -pendlerrouen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Stand der Überlegungen im ADFC Bonn/Rhein-Sieg

Dr. Peter Lorscheid

Verkehrspolitischer Sprecher für den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis

Siegburg, 27. November 2018

Fahrrad-Pendeln wird immer wichtiger – vorhandene Infrastruktur nicht ausreichend

Warum Radpendlerrouten?

- **Klimaschutz:** Alltags-Radverkehr leistet wichtigen Beitrag zum Klimaschutz
- **Feinstaubbelastung:** Fahrverbote in Köln und Bonn stehen bevor – Radpendlerrouten aus dem Umland tragen zur Feinstaub-Reduzierung in den Großstädten bei
- **Verkehrsbelastung:** Verkehr stößt auch in Mittelstädten wie Troisdorf, Siegburg oder Sankt Augustin an seine Grenzen
- **Technische Entwicklung:** Pedelecs zunehmend verbreitet, längere Strecken, Steigungen und Tempo von 25 km/h problemlos erreichbar
- **Gesundheit:** Alltags-Radfahren als sportlicher Ausgleich und Beitrag zu mehr Fitness



Infrastruktur wird diesen Bedürfnissen meist nicht gerecht!

Angestrebt sind zügige + sichere Führungen, nicht zwingend auf Radschnellweg-Standard

Planungsgrundsätze:

- Möglichst **gerade Linienführung**, wobei **Wohngebiete, Gewerbegebiete, Stadtzentren und Bahnhöfe nach Möglichkeit tangiert**, aber nicht unbedingt durchfahren werden sollten
- Durchgängige Ausstattung mit **Asphalt-Belag** oder ungefastem Pflaster – wassergebundene Decken o.ä. sind nicht akzeptabel
- Zügige Befahrbarkeit mit einer **Geschwindigkeit von 25 km/h** mit entsprechend großen Kurvenradien
- **Fahrbahnbreite möglichst mindestens 3 Meter**, idealerweise 4 Meter (Radschnellweg-Standard)
- **Trennung von Fußverkehr** in größerem Umfang
- Führung auf **separaten Wegen** oder auf Straßen mit wenig Verkehr, hier möglichst als **Fahrradstraße**
- **Vorfahrt gegenüber einmündenden Seitenstraßen** von untergeordneter Bedeutung (z.B. Wohnstraßen) - hierbei Kfz-Durchgangsverkehr unterbinden!
- **Vermeidung von Kreuzungen** mit Straßen höherer Verkehrsbelastung und von Ampeln

Im ersten Schritt wurden sieben Hauptrouten als rechtsrheinischer Kernbedarf festgelegt

Routenbedarf

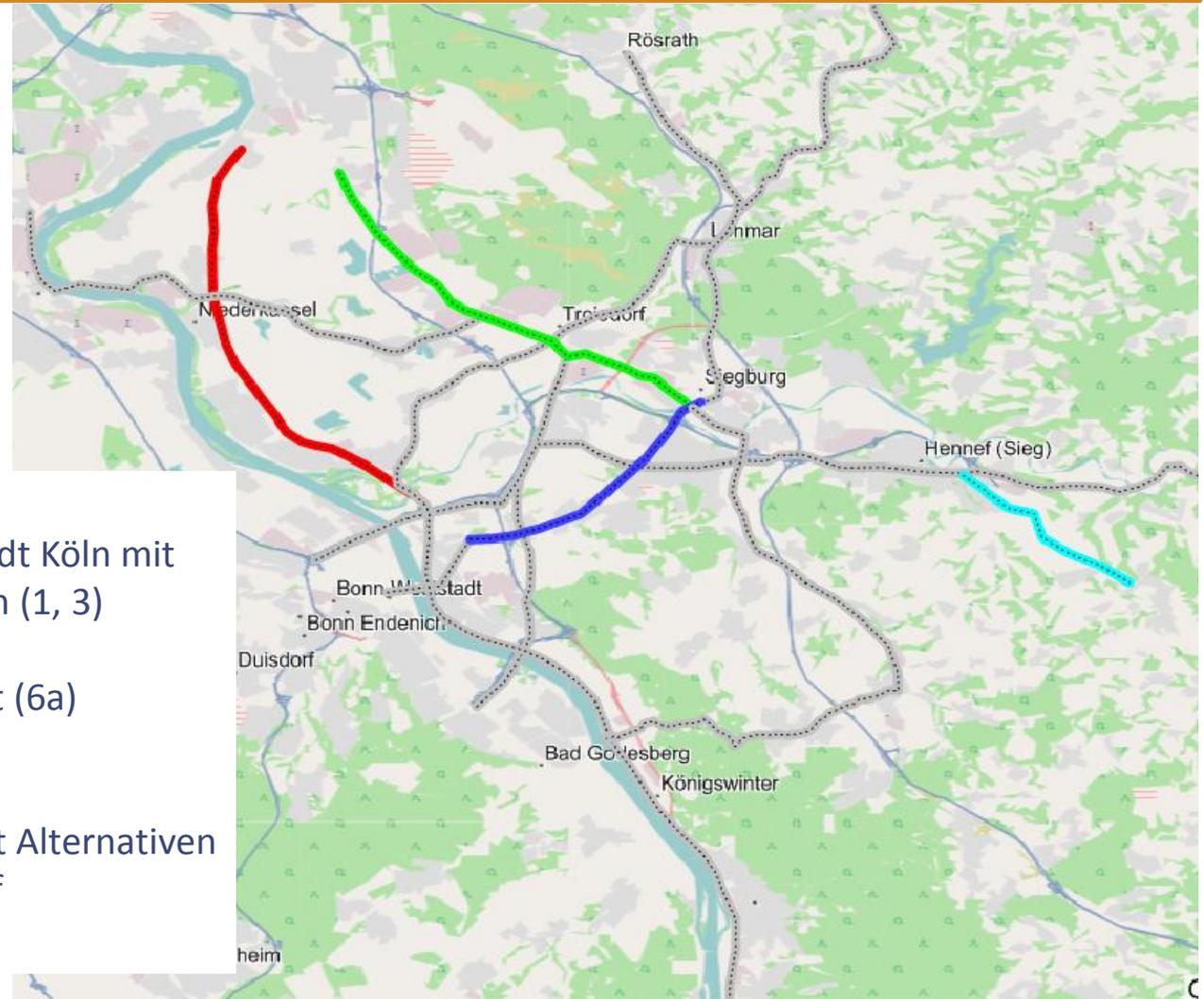
- 1 Unkel – Bad Honnef – Beuel
– Niederkassel – Zündorf
- 2 Bonn – Beuel – Sankt Augustin
– Siegburg – Lohmar – Rösrath
- 3 Wahn – Troisdorf – Siegburg
– Oberpleis – Königswinter
- 4 Friesdorf – Pützchen – Menden
– Troisdorf
- 5 Overath – Lohmar – Troisdorf
– Sieglar – Tannenbusch
- 6 Tannenbusch – Menden – Sankt
Augustin – Hennef – Eitorf
- 6a Hennef – Uckerath
- 7 Wesseling – Niederkassel
– Troisdorf



Für vier Teilrouten wurden im Laufe des Jahres 2018 Vorzugstrassen festgelegt

Befahrungsstand

- 1 Siegburger Brücke – Niederkassel
– Zündorf
- 2 Vilich – Sankt Augustin – Siegburg
- 3 Wahn – Troisdorf
- 6a Hennef – Uckerath



Auswahlgründe:

- Radpendlererroutenprojekt der Stadt Köln mit rechtsrheinischen Nachbarkreisen (1, 3)
- Vordringlicher Bedarf (2)
- Ortsgruppen-Engagement vor Ort (6a)

Sachstand:

- Festlegung Vorzugstrasse, ggf. mit Alternativen
- Überlegungen zum Ausbaubedarf
- Keine Kostenschätzungen

Die Routen wurden mit Karten, Fotos und möglichen Maßnahmen beschrieben

Dokumentation (Ausschnitt):



ADFC-Konzept Radwegenetz
Städtegebiet Bonn
Maßnahmenkonzept

1. Thematisches und thematische Ziele

Die Entwicklung von sicheren Radwegen für die Radfahrer ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Die Bedeutung des Radverkehrs ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Er ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Verkehrs und trägt zur Reduzierung des Individualverkehrs bei. Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik. Die Entwicklung von sicheren Radwegen ist ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik.

2. Zielsetzung der Planung von Radwegen

Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz.

3. Ziele (Städtegebiet Bonn)

Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz.



2. Zielsetzung der Planung von Radwegen

Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Zielsetzung der Planung von Radwegen ist die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz.



Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn.



3. Ziele (Städtegebiet Bonn)

Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz. Die Ziele der Planung von Radwegen sind die Erreichung einer sicheren und attraktiven Radwegenetz.



Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn.



Linie	Art	Maßnahme	Art	Maßnahme
1	Radweg	Einzelradweg	1	Einzelradweg
2	Radweg	Einzelradweg	2	Einzelradweg
3	Radweg	Einzelradweg	3	Einzelradweg
4	Radweg	Einzelradweg	4	Einzelradweg
5	Radweg	Einzelradweg	5	Einzelradweg
6	Radweg	Einzelradweg	6	Einzelradweg
7	Radweg	Einzelradweg	7	Einzelradweg
8	Radweg	Einzelradweg	8	Einzelradweg
9	Radweg	Einzelradweg	9	Einzelradweg
10	Radweg	Einzelradweg	10	Einzelradweg



Die vier Bilder zeigen verschiedene Beispiele für Radwege: ein einzelner Radweg, ein Radweg mit Bollards, ein Radweg mit Bollards und ein Radweg mit Bollards.



Linie	Art	Maßnahme	Art	Maßnahme
1	Radweg	Einzelradweg	1	Einzelradweg
2	Radweg	Einzelradweg	2	Einzelradweg
3	Radweg	Einzelradweg	3	Einzelradweg
4	Radweg	Einzelradweg	4	Einzelradweg
5	Radweg	Einzelradweg	5	Einzelradweg
6	Radweg	Einzelradweg	6	Einzelradweg
7	Radweg	Einzelradweg	7	Einzelradweg
8	Radweg	Einzelradweg	8	Einzelradweg
9	Radweg	Einzelradweg	9	Einzelradweg
10	Radweg	Einzelradweg	10	Einzelradweg



Die vier Bilder zeigen verschiedene Beispiele für Radwege: ein einzelner Radweg, ein Radweg mit Bollards, ein Radweg mit Bollards und ein Radweg mit Bollards.




Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn. Die Karte zeigt die vorgeschlagenen Radwege in Bonn.



Linie	Art	Maßnahme	Art	Maßnahme
1	Radweg	Einzelradweg	1	Einzelradweg
2	Radweg	Einzelradweg	2	Einzelradweg
3	Radweg	Einzelradweg	3	Einzelradweg
4	Radweg	Einzelradweg	4	Einzelradweg
5	Radweg	Einzelradweg	5	Einzelradweg
6	Radweg	Einzelradweg	6	Einzelradweg
7	Radweg	Einzelradweg	7	Einzelradweg
8	Radweg	Einzelradweg	8	Einzelradweg
9	Radweg	Einzelradweg	9	Einzelradweg
10	Radweg	Einzelradweg	10	Einzelradweg



Die vier Bilder zeigen verschiedene Beispiele für Radwege: ein einzelner Radweg, ein Radweg mit Bollards, ein Radweg mit Bollards und ein Radweg mit Bollards.



Linie	Art	Maßnahme	Art	Maßnahme
1	Radweg	Einzelradweg	1	Einzelradweg
2	Radweg	Einzelradweg	2	Einzelradweg
3	Radweg	Einzelradweg	3	Einzelradweg
4	Radweg	Einzelradweg	4	Einzelradweg
5	Radweg	Einzelradweg	5	Einzelradweg
6	Radweg	Einzelradweg	6	Einzelradweg
7	Radweg	Einzelradweg	7	Einzelradweg
8	Radweg	Einzelradweg	8	Einzelradweg
9	Radweg	Einzelradweg	9	Einzelradweg
10	Radweg	Einzelradweg	10	Einzelradweg



Die vier Bilder zeigen verschiedene Beispiele für Radwege: ein einzelner Radweg, ein Radweg mit Bollards, ein Radweg mit Bollards und ein Radweg mit Bollards.

Das Kopieren, Drucken und Bearbeiten ist nicht zulässig.

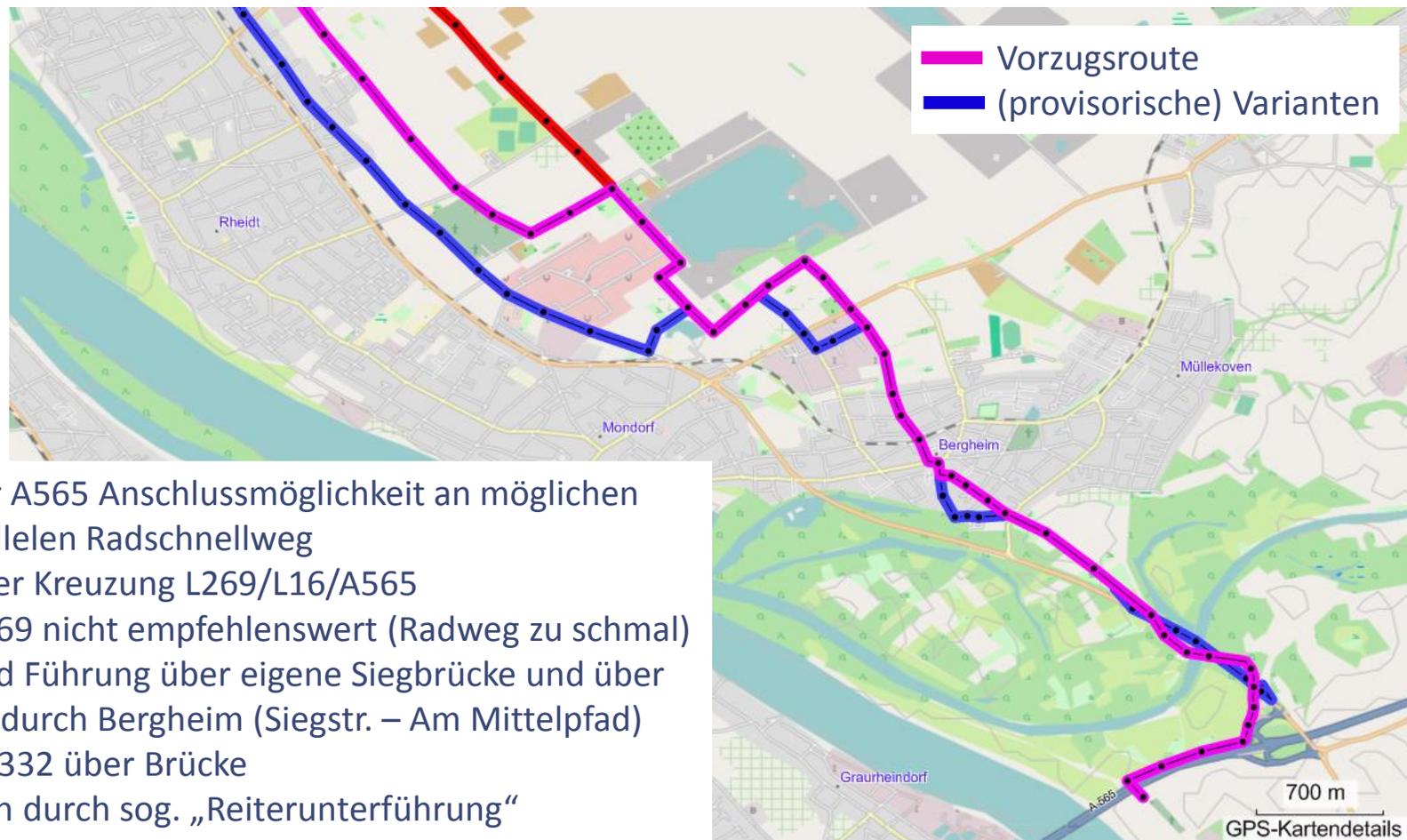
Radschnellwege / -pendler Routen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis
 Stand der Überlegungen im ADFC Bonn / Rhein-Sieg

Dr. Peter Lorscheid
 Siegburg, 27. November 2018

Seite 6

Durch Bergheim und Siegaue wird Anschluss an möglichen A565-Radschnellweg erreicht

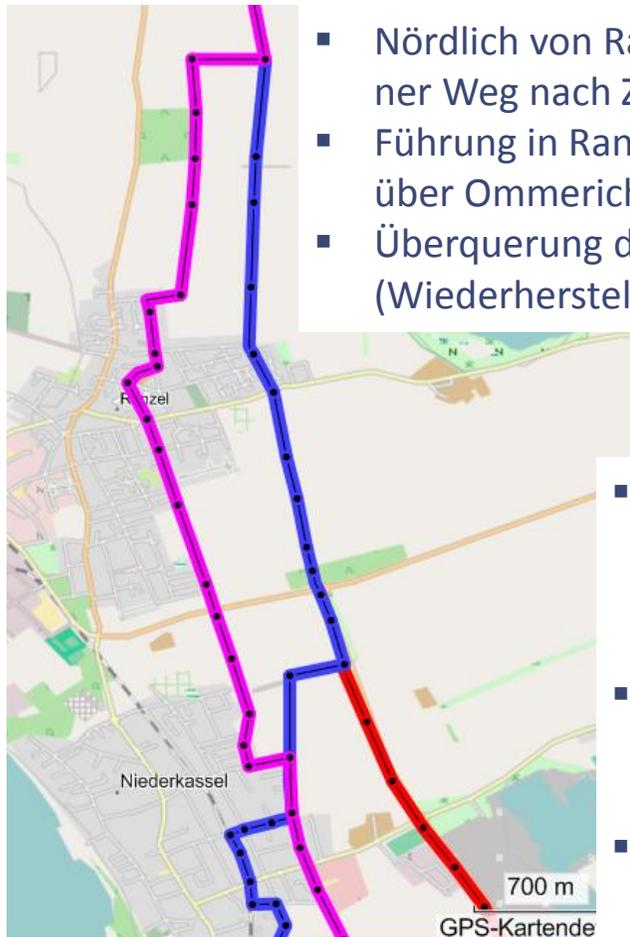
Führungsdetails: **Route 1 Siegbrücke – Niederkassel – Zündorf (südl. Teil)**



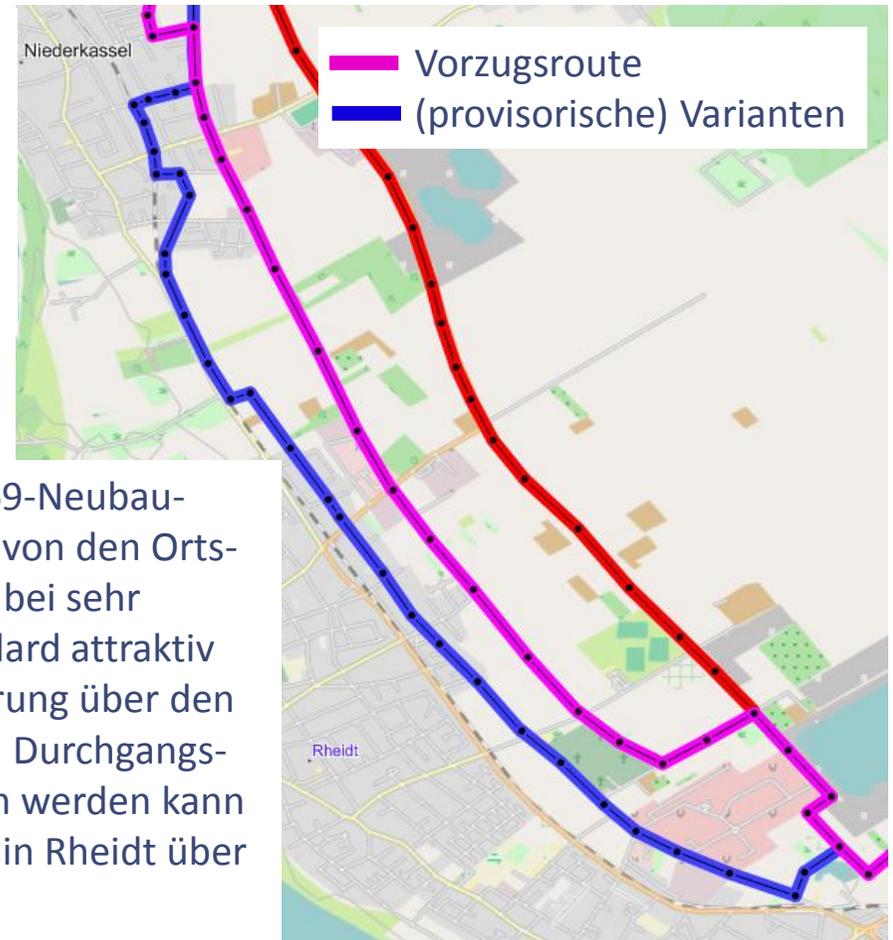
- Im Bereich der A565 Anschlussmöglichkeit an möglichen autobahnparallelen Radschnellweg
- Vermeidung der Kreuzung L269/L16/A565
- Führung an L269 nicht empfehlenswert (Radweg zu schmal)
- Favorisiert wird Führung über eigene Siegbrücke und über Fahrradstraße durch Bergheim (Siegstr. – Am Mittelpfad)
- Querung der L332 über Brücke
- Querung L269n durch sog. „Reiterunterführung“

Eine Führung entlang der neuen L269 ist nur bei sehr hohem Ausbaustandard attraktiv

Führungsdetails: **Route 1 Siegbrücke – Niederkassel – Zündorf (nördl. Teil)**



- Nördlich von Ranzel wird vorhandener Weg nach Zündorf genutzt
- Führung in Ranzel als Fahrradstraße über Ommerichstr. – Falkenstr.
- Überquerung der L82 über Brücke (Wiederherstellung alter Verbindung)

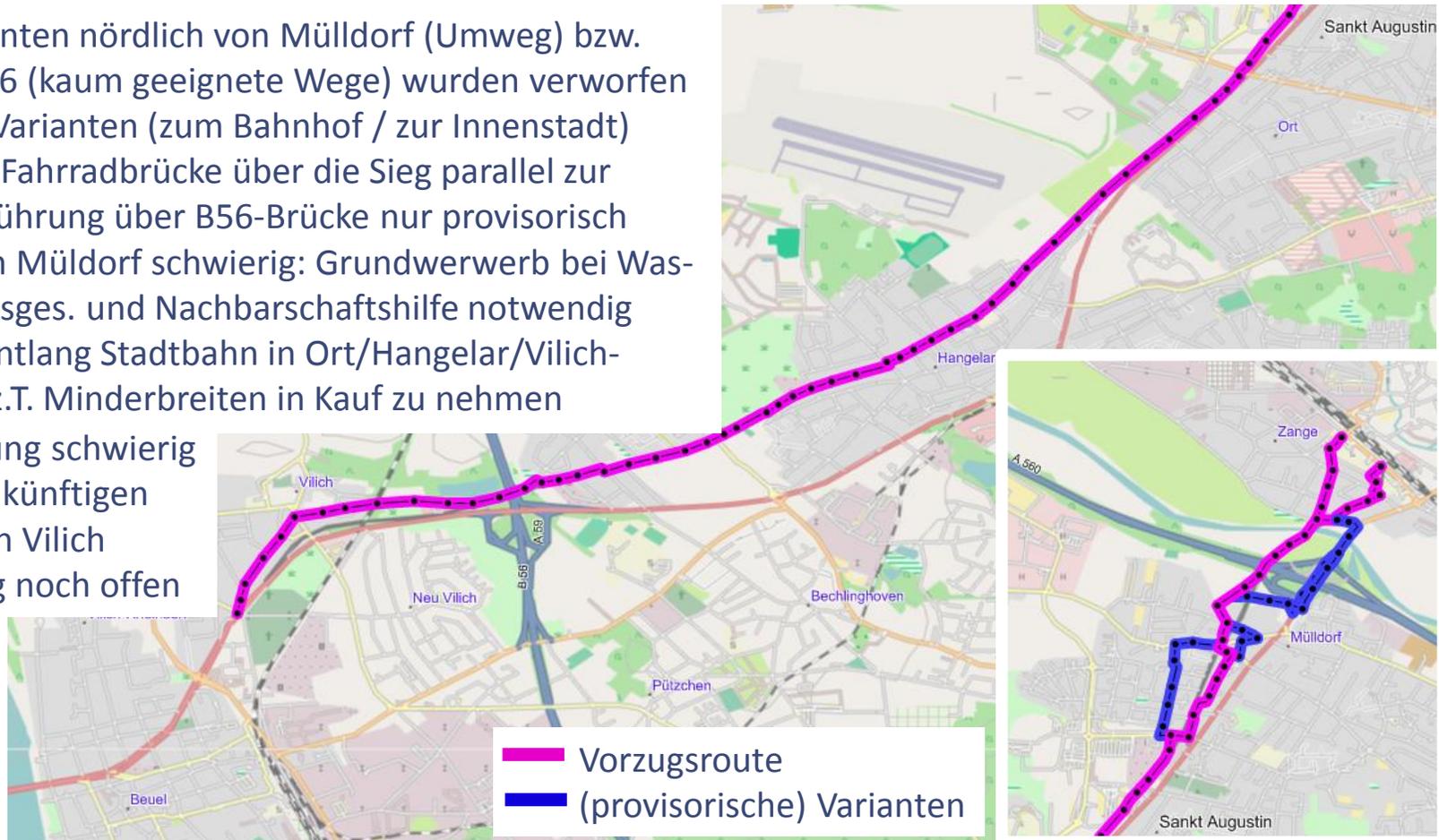


- Führung entlang L269-Neubau-strecke (rot) zu weit von den Orts-lagen entfernt – nur bei sehr hohem Ausbaustandard attraktiv
- Favorisiert wird Führung über den Gladiolenweg – falls Durchgangs-verkehr ferngehalten werden kann
- Alternative Führung in Rheidt über Löwenburgstraße

Zwischen Siegburg und Beuel empfiehlt sich ein Verlauf entlang der Stadtbahn

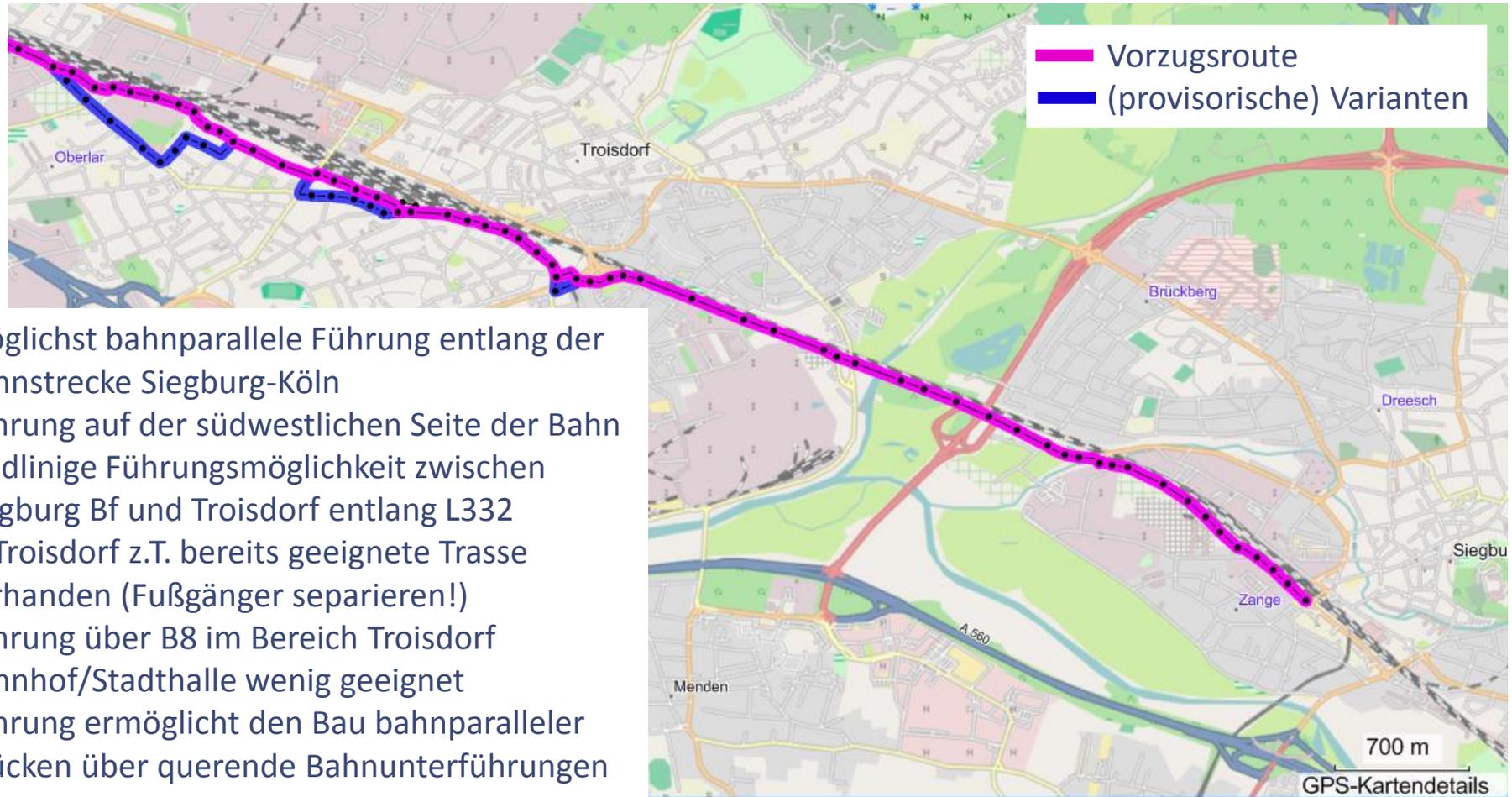
Führungsdetails: **Route 2** Vilich – Sankt Augustin – Siegburg

- Führungsvarianten nördlich von Mülldorf (Umweg) bzw. südlich der B56 (kaum geeignete Wege) wurden verworfen
- In Siegburg 2 Varianten (zum Bahnhof / zur Innenstadt)
- Neubau einer Fahrradbrücke über die Sieg parallel zur Stadtbahn – Führung über B56-Brücke nur provisorisch
- Führung durch Mülldorf schwierig: Grundwerwerb bei Wasserversorgungsges. und Nachbarschaftshilfe notwendig
- Bei Führung entlang Stadtbahn in Ort/Hangelar/Vilich-Mülldorf sind z.T. Minderbreiten in Kauf zu nehmen
- Vorfahrtregelung schwierig
- Anbindung an künftigen Kreuzungsbf. in Vilich
- Weiterführung noch offen



Die Route Siegburg-Porz sollte möglichst parallel zur Bahnstrecke geführt werden

Führungsdetails: **Route 3 Wahn – Troisdorf (südöstlicher Teil)**



- Möglichst bahnparallele Führung entlang der Bahnstrecke Siegburg-Köln
- Führung auf der südwestlichen Seite der Bahn
- gradlinige Führungsmöglichkeit zwischen Siegburg Bf und Troisdorf entlang L332
- In Troisdorf z.T. bereits geeignete Trasse vorhanden (Fußgänger separieren!)
- Führung über B8 im Bereich Troisdorf Bahnhof/Stadthalle wenig geeignet
- Führung ermöglicht den Bau bahnparalleler Brücken über querende Bahnunterführungen

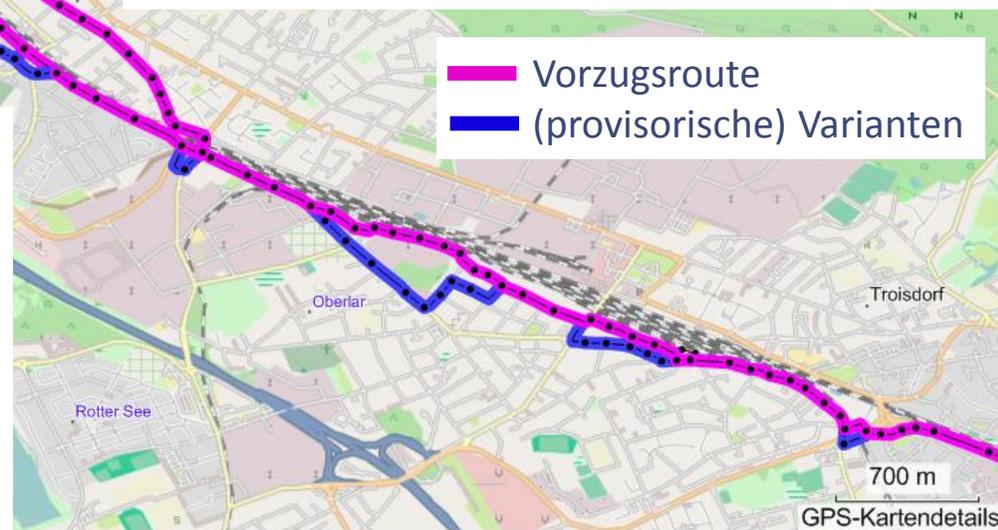
Im Bereich von Spich bieten sich Führungen beiderseits der Bahn an

Führungsdetails: **Route 3 Wahn – Troisdorf (nordwestlicher Teil)**



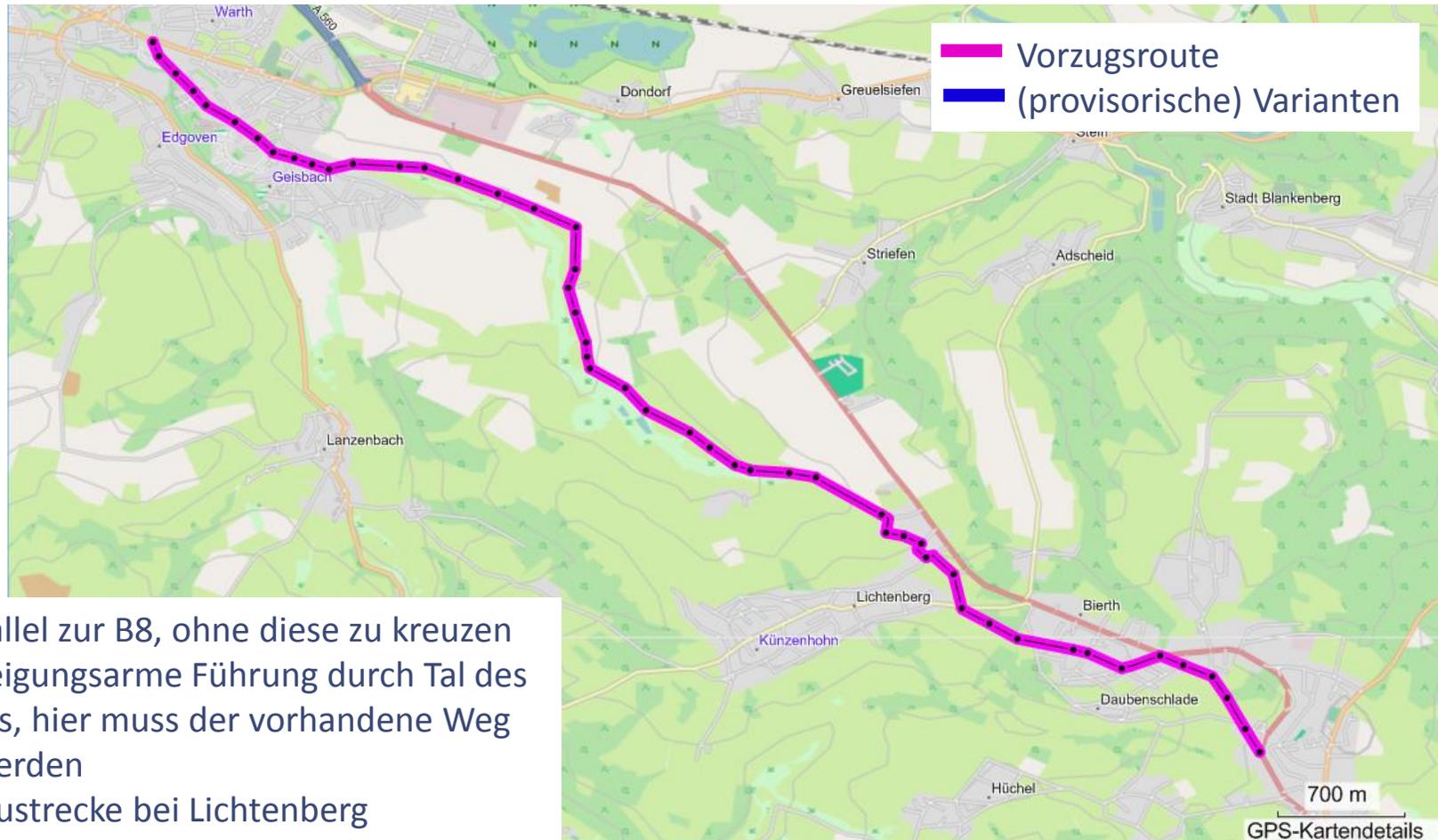
- Im Bereich Spich werden **zwei Varianten** beiderseits der Bahn favorisiert
- **Nordöstliche Variante** kreuzt die Bahn an der Unterführung Bonner Straße
- Führung über Fahrradstraßen durch Spich
- Nördlich von Spich unmittelbar bahnparallel
- Mitnutzung der Bahnunterführung unter Autobahn vermeidet Führung durch Auffahrt

- **Südwestliche Variante** kreuzt Bahn erst in Lind (je nach Fortführung in Köln)
- Auch hier Querung kreuzender Straßen durch bahnparallele Brücken im Unterführungsbereich
- Umwandlung von Friedrichstr. – Sternenstr. – Marsweg in Fahrradstraßen
- Bahnparallele Fortsetzung im Gewerbegebiet Spich und im Bereich Spicher See zu prüfen



Zwischen Hennef und Uckerath verläuft die Route durch das Tal des Hühner Bachs

Führungsdetails: Route 6a: Hennef – Uckerath



- Führung parallel zur B8, ohne diese zu kreuzen
- Möglichst steigungsarme Führung durch Tal des Hühner Bachs, hier muss der vorhandene Weg ausgebaut werden
- Kurze Neubaustrecke bei Lichtenberg

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**