

Tabelle: Priorisierung des Radwegbau an Kreisstraßen

Priorität	Kreisstraße	Kommune	Ifd. Nr.	Abschnitt	Länge (m)	Hauptachse	RadRegion	Rheinland	R/NW	Ergänzungsrouten	Sonstige Radroute	Themenroute	Kommunale Radroute	Kfz / 24h	SV / 24h	Rad / 24h	Radverkehrspotenzial	Radweg erforderlich		Bedarf (50% Gewicht)		Umwelt (25% Gewicht)		Kosten (25% Gewicht)			Gesamtbewertung	Anmerkungen
																		gemäß ERA	gem. Richtlinien RSK	Gesamteinschätzung	Priowert	Einschätzung UNB	Priowert	absolut	pro Ifd. m	Priowert		
1	58	WA	63	4=Villip-WBR (Wachtberg)	1.250								x	10.434	282	7				x	10		10	450.000	360	10,0	10,0	abschnittsweise Nutzung von Wirtschaftswegen
2	33	BOR	31	3=Ophofstraße-Merten(Bornheim)	100						x			7.270	71	-				x	10		5	118.000	1.180	3,1	7,0	punktueller Maßnahme
3	58	WA	62	3,2=WBR-Kreisverkehr/EKZ Berkum (Wachtberg)	460								x	7.615	163	21				x	10		10	197.800	430	8,4	9,6	
4	27	EI	27	1=Harmonie-Blumenhof (Eitorf)	300						x			4.243	90	32				x	10		10	129.000	430	8,4	9,6	
5	62	RH / ME	69	1=Meckenheim-Abzw.Weg (Rheinbach/Meckenheim)	790								x	3.198	54	6				x	10		10	284.400	360	10,0	10,0	
6	27	EI	28	1=Hausen-Lindscheid-L86 (Eitorf)	1.070				x					4.243	90	32				x	10		10	604.550	565	6,4	9,1	abschnittsweise Nutzung bestehender Straßen
7	61	SWI	66	4=Ollheim-Miel (Swisttal)	1.970						x			3.559	223	14				x	10		10	946.200	480	7,5	9,4	
8	27	EI	29	1=Lindscheid-L86 (Eitorf)	1.540				x					4.243	90	32				x	10		5	712.250	463	7,8	8,2	
9	62	RH / ME	70	1=KleinAltendorf-Meckenheim (Rheinbach/Meckenheim)	420						x			3.198	54	6				x	10		5	180.600	430	8,4	8,3	
10	41	BOR	51	1=KNP80-Dickopshof (Bornheim)	545				x					1.558	42	55				x	10		10	234.350	430	8,4	9,6	Nutzung paralleler Wirtschaftswege zu 50% möglich
	58	WA	64	1=Werthoven-Landesgrenze (Wachtberg)	350						x			7.615	163	21				x	10		10	126.000	360	10,0	10,0	Zurückstellen: Gemeinschaftsmaßnahme mit AW
	8	SA	4a	Schloss Birlinghoven-Bonn-Hoholz	250								x	5.588		11				(x)	10		10	107.500	430	8,4	9,6	Zurückstellen: Gemeinschaftsmaßnahme mit BN
	52	SWI	58	1=Miel/K61-Wallbach (Swisttal)	1.350				x					1.601 (2012)	k.A.	-				x	10		10	650.500	482	7,5	9,4	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019
	34	LO	32	2=Kreisgrenze-Kern (Lohmar)	180						x			3.313 (2017)	k.A.	-				x	10		5	77.400	430	8,4	8,3	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019, Gemeinschaftsmaßnahme mit RBK
	34	LO	33	2=Kern-Oberstehöhe (Lohmar)	920						x			3.313 (2017)	k.A.	-				x	10		5	395.600	430	8,4	8,3	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019
	34	LO	34	2=Oberstehöhe-K16 (Lohmar)	320						x			3.313 (2017)	k.A.	-				x	10		5	144.320	451	8,0	8,2	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019
	9	SWI	7	3=WBR-Alternative (Swisttal)	50				x	x				1.872	72	-				x	10		10	96.500	1.930	1,9	8,0	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019, punktueller Maßnahme
	30	BHO	30	1-2=L247-Windhagen Landesgrenze(Bad Honnef)	1.170						x			7.293	323	16				x	10		5	661.050	565	6,4	7,8	
	62	RH / ME	71	1=KleinAltendorf-Wormersdorf (Rheinbach/Meckenheim)	620								x	3.198	54	6				x	10		5	350.920	566	6,4	7,8	im Zusammenhang mit Ausbau A61, abschnittsweise Nutzung von Wirtschaftswegen
	3	SWI	1	4=K61-Straßfeld,(Swisttal)	350						x			k.A.	k.A.	-				x	5		10	126.000	360	10,0	7,5	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019
	3	SWI	2	5=Straßfeld, K61-L182/Kreisgrenze(Swisttal)	880						x			k.A.	k.A.	-				x	5		10	316.800	360	10,0	7,5	Zurückstellen: Zählung Radverkehr in 2019

Tabelle: Priorisierung des Radwegbau an Kreisstraßen

Priorität	Kreisstraße	Kommune	lfd. Nr.	Abschnitt	Länge (m)	Hauptachse					KFZ / 24h	SV / 24h	Rad / 24h	Radverkehrspotenzial	Radweg erforderlich		Bedarf (50% Gewicht)		Umwelt (25% Gewicht)		Kosten (25% Gewicht)			Gesamtbewertung	Anmerkungen		
						RadRegion	Rheinland	RVN-NRW	Ergänzungsrouten	Sonstige Radroute					Themenroute	Kommunale Radroute	gemäß ERA	gem. Richtlinie RSK	Gesamteinschätzung	Priowert	Einschätzung UNB	Priowert	absolut			pro lfd. m	Priowert
	20	TRO	24	2,2=Troisdorf-Lohmar K10 (Troisdorf/Lohmar)	5.750					x			4.197	92	11				x	10		1	2.472.500	430	8,4	7,3	Zurückstellen: detaillierte Umweltuntersuchung notwendig, eventuell vorhandenen Waldweg verbessern
	61	SWI	68	7=Straßfeld-Heimerzheim (Swisttal)	2.440					x			933	20	24				x	5		10	1.049.200	430	8,4	7,1	im Zusammenhang mit Ausbau A61
	36	HE	44	5=Lauthausen-Oberauel (Hennef)	1.540						x		3.695	158	136				x	10		5	1.653.960	1.074	3,4	7,1	
	16	NK-S	13	1=Seelscheid-Hausermühle (Neunk.-Seelscheid)	970	x	x				x		3.642	121	14				x	10		5	1.067.000	1.100	3,3	7,1	
	9	SWI	5	2=Ollheim-Kreisgrenze (Swisttal)	1.350					x			k.A.	k.A.	-				x	5		10	602.500	446	8,1	7,0	
	11	MU	8	3=L360-Bövingen (Much)	500					x			k.A.	k.A.	-				(x)	5		10	249.000	498	7,2	6,8	Zählung Radverkehr in 2019
	11	MU	9	2=Bövingen-Hevinghausen (Much)	950				x				1.368 (2010/2013)	60 (2010/2013)	-				(x)	5		10	473.100	498	7,2	6,8	Zählung Radverkehr in 2019
	11	MU	10	2=Hevinghausen-Eigen (Much)	1.000				x				1.358 (2010/2013)	50 (2010/2013)	-				(x)	5		10	498.000	498	7,2	6,8	Zählung Radverkehr in 2019
	55	RUP/WI	59	1=L312 Abzw.Roth (Ruppichterath/Windeck)	3.500					x			3.284	85	50				x	10		1	2.450.000	700	5,1	6,5	Zurückstellen: detaillierte Umweltuntersuchung notwendig
	9	SWI	6	3=Dünstekoven-WBR-Alternative (Swisttal)	320					x			1.872	72	-				x	5		10	199.360	623	5,8	6,4	Zählung Radverkehr in 2019
	19	HE	22	2=Blankenb.-Süchterscheid (Hennef)	850		x				x		1.173	4	23				x	5		5	306.000	360	10,0	6,3	
	25	KÖ	26	1=Oberdollendorf/L268-Langenberger Weg (Königswinter)	300		x						1.327	17	23				x	5		5	108.000	360	10,0	6,3	
	34	LO	36	1=Höffen-Weeg (Lohmar)	570					x			1.855	62	8				x	5		5	245.100	430	8,4	5,8	
	34	LO	37	1=Weeg-Hausdorp (Lohmar)	230					x			1.855	62	8				x	5		5	98.900	430	8,4	5,8	
	37	LO	47	1=Ellhausen-Kreuzhäuschen (Lohmar)	250					x			1.033 (2011)	k.A.	-				x	5		5	107.500	430	8,4	5,8	
	37	LO	48	1=Kreuzhäuschen-Breidt (Lohmar)	1.130					x			1.033 (2011)	k.A.	-				x	5		5	485.900	430	8,4	5,8	
	37	LO	49	1=Breidt-Krahwinkel (Lohmar)	920					x			1.033 (2011)	k.A.	-				x	5		5	395.600	430	8,4	5,8	
	35	MU	41	1=Hündekausen (Much) - Kreisgrenze-2=Drabenderhöhe (GM)	1.050					x	x		1.479	48	22				x	5		5	487.200	464	7,8	5,7	
	11	NK-S	11	1=Nackhausen-K16/Seelscheid (Neunk.-Seelscheid)	3.050				x				990	17	6				(x)	5		5	1.518.900	498	7,2	5,6	Zählung Radverkehr in 2019
	34	LO	38	1=Hausdorp-Kreuznaaf(Lohmar)	1.710					x			1.855	62	8				x	5		5	906.300	530	6,8	5,4	
	6	HE	4	5=Dahlhausen-Hanfmühle (Hennef)	750		x	x					799	43	35				x	5		5	399.000	532	6,8	5,4	

Tabelle: Priorisierung des Radwegbau an Kreisstraßen

Priorität	Kreisstraße	Kommune	lfd. Nr.	Abschnitt	Länge (m)	Hauptachse	RadRegionRheinland	RVN-NRW	Ergänzungsrouten	Sonstige Radroute	Themenroute	Kommunale Radroute	KFZ / 24h	SV / 24h	Rad / 24h	Radverkehrspotenzial	Radweg erforderlich		Bedarf (50% Gewicht)		Umwelt (25% Gewicht)		Kosten (25% Gewicht)			Gesamtbewertung	Anmerkungen
																	gemäß ERA	gem. Richtlinie RSK	Gesamteinschätzung	Priowert	Einschätzung UNB	Priowert	absolut	pro lfd. m	Priowert		
34	LO	35	1=K16-Höffen (Lohmar)	480						x			1.855	62	8				x	5	5	330.240	688	5,2	5,1		
23	WI	25	1=Dreisel-Helpenstell-Roth (Windeck)	1.700						x			2.769 (2017)	141 (2017)	-				x	5	5	1.184.900	697	5,2	5,0		
37	LO	46	1=B507-Ellhausen (Lohmar)	2.120						x			k.A.	k.A.	-				x	5	5	1.759.600	830	4,3	4,8		
39	LO	50a	2,2 und 3, B484-Kreisgrenze	3.480								x	1.303		27				x	5	5	3.013.680	866	4,2	4,8		
36	HE	42	2=Röttgen-Lichtenberg (Hennef)	1.270								x	k.A.	k.A.	k.A.				x	5	5	1.732.280	1.364	2,6	4,4		
35	MU	40	1=Oberdreisbach-Hündeskausen (Much)	3.170					x		x		1.479	48	22				x	5	1	1.794.220	566	6,4	4,3	Zurückstellen: detaillierte Umweltuntersuchung notwendig	
16	NK-S	14	3=Seelscheid-Ingersaulermühle (Neunk.-Seelscheid)	1.380	x	x							1.150	39	16				x	5	1	1.288.920	934	3,9	3,7	Zurückstellen: detaillierte Umweltuntersuchung notwendig	
41	BOR	52	1=Walberberg-KNP80 (Bornheim)	820								x	1.558	42	55				x	5	10					Nutzung paralleler Wirtschaftswege möglich	
19	HE	21	2=Stein-Blankenberg (Hennef)	1.000						x	x		k.A.	k.A.	k.A.				x	5	1					Zurückstellen: detaillierte Umweltuntersuchung notwendig, Stadt Hennef erarbeitet einen Vorschlag	

Legende

Bedarf:  hoch
 mittel
 gering
 keine Aussage möglich

Umwelt:  geringe Beeinträchtigungen, gute Chancen auf Umsetzbarkeit
 mittlere bis höhere Beeinträchtigungen, z.T. schwierige Umsetzung, aber grundsätzlich voraussichtliche genehmigungsfähig
 starke Beeinträchtigungen, geringe Chancen auf Umsetzbarkeit, sehr aufwändige Verfahren, voraussichtlich nicht genehmigungsfähig